

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LE DROIT COMMUN
en Matière de Responsabilité
DU FAIT
DES CHOSES INANIMÉES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Vendredi 28 Mai 1909, à 2 heures 1/2

PAR

JEAN GRANET

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

Président : M. AMBROISE COLIN

Suffragants : { **MM. PIEDELIÈVRE, Professeur.**
CAPITANT, Agrégé.

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1909

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LE DROIT COMMUN

en Matière de Responsabilité

DU FAIT

DES CHOSES INANIMÉES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

sera soutenu le Vendredi 28 Mai 1909, à 2 heures 1/2

PAR

JEAN GRANET

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

Président : M. AMBROISE COLIN

Suffragants : { MM. PIEDELIÈVRE, *Professeur.*
CAPITANT, *Agrégé.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE
ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1909





Digitized by the Internet Archive
in 2026

BIBLIOGRAPHIE

- AUBRY et RAU. — Cours de droit civil français.
- BOURJON. — *Le droit commun de la France et la coutume de Paris réduits en principes.*
- CHAVEGRIN. — Note au Sirey.
- A. COLIN. — *Bulletin de la Société d'Etudes législatives.* — *Revue politique et parlementaire.*
- DEMOLOMB. — Cours de Code Napoléon.
- DOMAT. — *Les lois civiles dans leur ordre naturel.*
- P. DUPUICH. — *Le Droit.* — *Revue politique et parlementaire.*
- ESMEIN. — Notes au Sirey.
- EXNER. — *Théorie de la responsabilité dans le contrat de transport.*
- FENET. — *Recueil complet des travaux préparatoires du Code civil.*
- GIRARD. — *Manuel élémentaire de Droit romain.*
- IHERING. — *De la faute en droit privé.*
- JOSSERAND. — *De la responsabilité du fait des choses inanimées.* — Notes au Dalloz.
- LABBÉ. — Notes au Sirey.
- LAROMBIÈRE. — *Théorie et pratique des obligations.*
- LAURENT. — *Principes de droit civil français.*
- LYON-CAEN. — Notes au Sirey.

BIBLIOGRAPHIE

Pandectes françaises.

PLANIOL. — *Traité élémentaire de droit civil.* — Notes au Dalloz.

POTHIER. — *Œuvres*, annotées par M. Bugnet.

SALEILLES. — *Les accidents du travail et la responsabilité civile.* — Notes au Dalloz.

SAINCTELETTE. — *Responsabilité et garantie.*

SAUZET. -- *Revue critique de législation et de jurisprudence.*

A. WAHL. — *Revue trimestrielle de droit civil.*

INTRODUCTION

La question de la responsabilité du fait des choses inanimées a été dans ces dernières années particulièrement discutée. Chaque époque, en effet, apporte avec elle des questions nouvelles qui ne se posaient pas dans les temps antérieurs et qu'il est nécessaire de résoudre. Le bouleversement apporté dans les conditions de la vie humaine par le développement de l'industrie et l'asservissement de forces auparavant inconnues, comme la vapeur et l'électricité, a donné naissance à de nombreux problèmes économiques ou juridiques. C'est à l'étude de l'un des plus intéressants que nous allons nous attacher. Il s'agit, en effet, de savoir, lorsqu'un dommage a été causé par une chose, qui doit, en définitive, supporter le préjudice : celui qui a la maîtrise de la chose ou la victime. Des solutions partielles ont été données à ce problème par la loi du 9 avril 1898, étendue aux entreprises commerciales par celle du 12 avril 1906. Nous laisserons ces lois en dehors de notre étude, nous plaçant simplement au point de vue du droit commun et recherchant s'il est possible de trouver dans notre code un principe général qui régit la question dans son ensemble.

CHAPITRE PREMIER

LES ORIGINES

Le chapitre du Code civil qui traite des délits et des quasi-délits forme la dernière étape de notions juridiques anciennes empruntées au droit romain et à l'ancien droit ; il importe d'éclairer ses textes, surtout lorsqu'ils sont insuffisants ou obscurs, à la lueur de la tradition, de rechercher quelles en sont les origines. Nous allons donc, pour la question qui nous occupe, faire un rapide résumé du droit romain et de l'ancien droit. Nous examinerons ensuite les travaux préparatoires pour nous rendre compte de ce qu'ont voulu les rédacteurs du Code civil, s'ils ont posé en la matière des principes nouveaux ou simplement suivi les idées traditionnelles.

a. *Le Droit romain*

Dans les législations primitives, l'idée de vengeance domine le sentiment juridique. L'ancien Droit civil romain nous en offre un exemple. Celui qui avait subi une lésion réclamait une réparation sans se préoccuper de l'élément intentionnel, de la faute de celui qui était

l'auteur du fait dommageable, et non content d'obtenir une réparation matérielle, il y joignait encore l'idée d'une peine. D'après la loi des douze Tables, celui au domicile duquel une chose volée était trouvée, devait payer le triple de sa valeur, encore qu'il fût de bonne foi. De même, le propriétaire d'une pièce de bois incorporée à un édifice avait le droit d'en réclamer deux fois le prix au constructeur qui ignorait que la poutre était le bien d'autrui. Selon l'expression de Ihering (1) : « Le fait extérieur comme tel entraîne par lui-même la peine sans que son rapport avec la volonté soit ultérieurement pris en considération. » Cette idée de vengeance se retrouve dans les actions noxales qui subsistèrent toujours pour les animaux et les esclaves et ne furent abolies que sous Justinien pour les personnes *in patria protestate*.

Cependant, avec le temps, une évolution se produit dans l'esprit des juristes romains ; au lieu de se placer uniquement au point de vue de la personne lésée, on examine dans quelles circonstances l'auteur du fait dommageable a commis son acte ; peu à peu l'idée de vengeance cède le terrain à celle de faute. La loi Aquilia nous offre un exemple de mouvement d'idées ; quoiqu'elle suive d'une façon générale les règles des actions pénales et qu'elle croisse au double en cas de dénégation, elle est surtout réipersécutoire, c'est-à-dire qu'elle tend principalement à fournir une indemnité égale à la perte

(1) Ihering, *De la faute en droit privé*.

subie, la peine du double ne visant qu'un cas spécial, celui de mensonge ; on voit combien elle se sépare des actions pénales pures par le moyen desquelles on obtient le double ou le quadruple du préjudice causé ; la part laissée à la peine ne sera que la différence entre la valeur actuelle de la chose et sa plus haute valeur dans le mois ou dans l'année qui précéderent le délit, cette part est bien restreinte. Le terme de cette évolution sera la disparition complète de l'idée de vengeance et la substitution du point de vue subjectif au point de vue objectif, si bien qu'on a pu écrire que « La notion de faute est la mesure générale de la responsabilité dans le droit romain privé parvenu à son développement » (1). C'est ainsi que le fou n'est pas tenu de réparer le dommage qu'il a causé ; le fait par un capitaine de navire de jeter à la mer une partie de la cargaison pour sauver son navire n'est point un *damnum injuria datum* ; et chose digne d'être remarquée, au cas où un animal cause un préjudice on distinguera s'il a agi *secundum* ou *contra natura sui generis* ; le maître obligé d'abandonner l'animal dans la première hypothèse ne le fera pas dans la seconde.

Nous allons maintenant dire un mot du *damnum infectum* origine de notre article 1.386. Lorsqu'un édifice s'écroule, le voisin qui, de ce fait, a subi un préjudice ne peut que retenir les matériaux, le propriétaire de la maison

(1) Ihering, *De la faute en droit privé*.

n'étant pas tenu par une action personnelle, mais il peut, prévoyant ce *damnum infectum* et voulant être garanti contre le dommage qui pourra résulter de la ruine du bâtiment, agir primitivement par une *légis actio*, plus tard par une stipulation prétorienne. Le prêteur exige du propriétaire la promesse de prendre à sa charge les dégâts causés par l'effondrement de l'édifice ; au cas où celui-ci refuse de donner *cautio* le prêteur décrète la *missio in possessionem* au profit du demandeur ; si malgré cet envoi en possession les choses restent en l'état, un nouveau décret donnera au plaignant la propriété prétorienne. L'utilité de cette *cautio damni infecti* sera de déterminer le moment à partir duquel le possesseur du fonds sera en faute, auparavant il n'était pas tenu de réparer sa maison dont il pouvait ignorer l'état défectueux, mais après qu'il a reçu l'avertissement du voisin menacé, sa culpabilité apparaît d'une façon indiscutable.

On voit par là que les jurisconsultes romains n'admettaient la responsabilité que si elle était basée sur une faute.

b. *L'ancien Droit*

Notre ancien Droit, en matière de responsabilité, est lui aussi dominé par l'idée de faute. Voici à titre d'indication un texte tiré de la Très-ancienne Coutume de Bretagne : « Moulins ou autres choses qui n'auraient vie movable s'ils tuent morts hommes ou femmes ou

autres choses dont aucune partie en fust endommaigée, quand gens ou avoires feroient le meffait, n'auroient que faire de les désavouer car ils ne seroient tenus en rien de droit ne de coustume, si les choses n'estoient sur chemin ou en ville qui feissent le meffait par défaut de celuy à qui les choses seroient de les mettre en deu estat, adonc ferait-il les dedommaiges sans autre péril de corps. »

De même si Bourjon pose en principe que chacun doit entretenir et jouir de son bien de façon qu'il ne nuise pas aux autres et qu'en conséquence le propriétaire d'un bâtiment dont la chute totale ou partielle a blessé quelqu'un doit réparer les suites de l'accident, il fonde cette action uniquement sur la faute ; c'est ce que prouve le paragraphe suivant où il est écrit : « Cette action cesse en plusieurs cas ; en effet lorsque la chute de la cheminée ou de l'entablement n'est arrivée que par force majeure et sans qu'il y ait de la faute du propriétaire, l'action qu'on examine ici n'a pas lieu ; c'est la faute qui la fonde, elle cesse avec elle et on ne peut, en ce cas, en imputer aucune au propriétaire de la maison, nul n'étant garant des forces majeures : la victime d'un pareil accident est beaucoup à plaindre ; mais le propriétaire n'étant pas à blâmer, ne peut être tenu d'aucune action. » (1) Et il cite comme exemple la tuile détachée du toit par la violence d'un vent extraordinaire ; mais si

(1) Bourjon, Livre VI, Titre III, Chap. 6.

la couverture était en mauvais état, la violence du vent n'excuserait pas le propriétaire, car la cause de l'accident c'est sa négligence plus que la force majeure, il est donc garant du dommage.

Lorsqu'un bâtiment par sa chute en a endommagé un autre, Bourjon enseigne que le propriétaire devra une indemnité à son voisin quoique celui-ci n'ait pas fait sommation de soutenir le bâtiment qui menaçait ruine ; de plus, il naît du fait une obligation personnelle et le propriétaire ne pourra user de la faculté d'abandon ; mais outre cette action de dédommagement, il y en a une préalable et conservatoire, c'est la survivance de la *cautio damni infecti* avec cette modification que l'envoi en possession est supprimé. Le voisin menacé pourra par le moyen de cette action, forcer le propriétaire à soutenir son bâtiment ou à le démolir, il lui sera même loisible de prendre les mesures nécessaires pour éviter l'accident et un privilège lui sera donné sur l'héritage pour obtenir le remboursement des dépenses ainsi faites.

Les règles que donne Domat en matière de chute de bâtiment sont les mêmes que celles indiquées par Bourjon, si ce n'est qu'il réserve au propriétaire la faculté d'abandon si le bâtiment tombe avant qu'il n'y eut dénonciation. Pour lui aussi la responsabilité se fonde sur la faute : « S'il arrive quelque dommage par une suite imprévue d'un fait innocent sans qu'on puisse imputer de faute à l'auteur de ce fait, il ne sera pas tenu d'une telle faute. Car cet événement aura quelque cause jointe

à ce fait, soit l'imprudence de celui qui aura souffert le dommage ou quelque cas fortuit. Et c'est ou à cette imprudence ou à ce cas fortuit que le dommage doit être imputé. » (1).

Il nous paraît intéressant de signaler que Domat s'efforce de séparer le domaine du droit criminel de celui du droit civil : « Les crimes et les délits ne doivent pas être mêlés avec les matières civiles » (2). Mais pour Bourjon la confusion de l'idée de responsabilité avec celle de peine est visible. Au début du chapitre qui réglemente l'action qu'on possède contre le propriétaire d'un bâtiment dont la chute totale ou partielle a blessé quelqu'un, on peut lire : « Voici un autre cas où la sûreté publique oblige encore de punir l'imprévoyance » (3).

(1) Domat, *Lois civiles*, Livre II, Titre VIII.

(2) Ibidem.

(3) Bourjon, Livre VI, Titre III, Chap. 6.

CHAPITRE II

SYSTÈME DU CODE CIVIL

Les textes qui régissent notre matière se trouvent dans le chapitre II du livre quatrième, intitulé « des délits et des quasi-délits ». On sait que divers systèmes ont été proposés sur les règles que le Code a entendu établir en matière de responsabilité du fait des choses inanimées ; nous allons en présenter un résumé très succinct et pour ainsi dire schématique, devant les examiner plus en détail après l'exposé de la doctrine que nous allons soutenir.

Le premier système, qui est le système traditionnel et qui, jusqu'à ces vingt dernières années, avait pour lui l'autorité de toute la jurisprudence, prend sa source dans les articles 1382 et 1383 du Code civil ; il en résulte que la responsabilité est indissolublement liée à la faute, avec cette importante conséquence que le demandeur devra établir d'abord qu'un préjudice lui a été causé, ensuite que ce préjudice a été déterminé par une faute ; l'article 1315, 1^{er} §, décide en effet que celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver. Il est à noter, et c'est un point sur lequel nous revien-

drôns plus en détail, qu'une évolution s'est produite dans l'idée qu'on se faisait de la faute. La faute s'incarne dans un fait extérieur sans rapport immédiat avec l'accident (1). Malgré ce tempérament le fardeau de la preuve retombe toujours sur la victime.

Le second système, très moderne, et qui a été particulièrement soutenu par MM. Josserand et Saleilles, s'appuie uniquement sur le paragraphe premier de l'article 1384. L'idée de faute en est bannie; ce qu'on y trouve, c'est la responsabilité basée sur le fait de la propriété.

Le législateur a consacré ce système en écrivant « que l'on est responsable du dommage causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde ». En conséquence, le demandeur n'aura qu'à faire la démonstration, en général facile, que la chose lui a causé un préjudice; ce point établi, le propriétaire devra en tout état de cause des dommages-intérêts.

Un troisième système, auquel nous nous rallions, que nous allons développer et qui représente les tendances nouvelles de la jurisprudence, conserve l'idée que la faute est la base de la responsabilité et, s'appuyant à son tour sur le paragraphe 1^{er} de l'article 1384, décide que le Code a établi une présomption de faute contre celui qui a la garde d'une chose inanimée; cette présomption ne pourra être repoussée que si le défen-

(1) Saleilles. *Les accidents du travail et la responsabilité civile*.

deur démontre le cas fortuit, la force majeure ou la faute de la victime, il succombera s'il ne peut faire cette preuve ; la situation est l'inverse que celle que nous avons examinée dans le premier système.

Au reste, on ne saurait faire un meilleur exposé de cette théorie qu'en reproduisant les motifs d'un jugement rendu le 10 juin 1891 par le tribunal de Bourgoin, confirmé le 10 février 1892 par la Cour de Grenoble et qui, un des premiers, faisait entrer notre thèse dans le domaine de la jurisprudence : (1)

« Attendu, en droit, que s'il est vrai que la responsabilité ne peut dériver que d'une faute, il n'est pas moins constant que le législateur n'a pas toujours laissé au demandeur la charge de la preuve de cette faute, mais que, dans un certain nombre de cas, il a édicté à l'encontre de certaines personnes une présomption de faute qui dispense le demandeur de la preuve, et oblige le défendeur, pour écarter la responsabilité qui lui incombe, à démontrer soit des faits auxquelles la loi elle-même attribue le résultat d'infirmier la présomption créée par elle, soit le cas fortuit ou la force majeure.

« Attendu que l'article 1384 du Code civil édicte cette présomption de faute relativement au dommage causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde ; qu'en établissant cette présomption ledit article ne déroge pas au principe général posé dans les articles 1382 et 1383

1) S. 1893, 2, 205.

qu'il faut une faute pour engendrer la responsabilité, car, si chacun est responsable des accidents causés par les vices et les défauts de la chose dont il est propriétaire ou dont il se sert, c'est qu'il peut s'en défaire et que, s'il la conserve, il doit veiller à ce qu'elle ne cause aucun dommage, de telle sorte qu'il y a faute de sa part de ne pas s'en être défait ou de ne pas avoir veillé, lorsque le vice de la chose pouvait occasionner un dommage; qu'en outre, cette présomption repose sur cette considération d'équité qu'entre le propriétaire de la chose et la victime, il est juste que le premier supporte les conséquences de l'accident plutôt que celle-ci, qui n'a rien à se reprocher;

« Attendu dès lors que, dès qu'il s'agit d'une chose dont on a la garde, le demandeur auquel cette chose a causé un dommage n'a rien à démontrer si ce n'est le dommage dont cette chose est la cause, et le défendeur est obligé, pour s'exonérer de la responsabilité, de prouver, soit le cas fortuit ou la force majeure, soit la faute du demandeur; que tels paraissent être juridiquement le fondement, le sens et la portée de cette disposition de l'article 1384;

« Considérant que, cette disposition étant ainsi entendue, l'article 1386, qui l'applique au dommage causé par la ruine des maisons, la restreint pour ce cas particulier plutôt qu'il ne l'étend, puisqu'il met à la charge du demandeur la preuve d'un vice déterminé auquel est due la ruine de la maison; qu'en conséquence, cet

article faisant exception à la règle générale, beaucoup plus large, plus favorable au demandeur, ne doit être appliqué qu'au cas particulier qu'il prévoit, laissant tous les autres cas de dommages causés par les choses sous l'empire de la disposition sus-analysée de l'article 1384. »

Il résulte de cet exposé que nos explications doivent porter sur deux points principaux, à savoir : d'abord que la responsabilité du fait des choses inanimées est basée sur une idée de faute, ensuite que la loi a présumé cette faute dans son article 1384, § 1^{er}.

I. — *La responsabilité est basée sur la faute*

Si nous examinons les travaux préparatoires, le discours prononcé par le tribun Tarrible, lors de la discussion devant le corps législatif, semble à ce sujet particulièrement net : « Le dommage, pour qu'il soit sujet à réparation, doit être l'effet d'une faute ou d'une imprudence de la part de quelqu'un ; s'il ne peut être attribué à cette cause, il n'est plus que l'ouvrage du sort dont chacun doit supporter les chances ; mais s'il y a eu faute ou imprudence, quelque légère que soit leur influence sur le dommage commis, il en est dû réparation », et il ajoute que c'est à ce principe que se rattache la responsabilité du propriétaire relativement aux dommages causés par les animaux ou par la ruine d'un bâtiment

mal construit ou mal entretenu (1).

Le rapport présenté par Bertrand de Greuille devant le Tribunal est moins précis, mais nous ne croyons pas que l'on puisse s'appuyer sur le lambeau de phrase, « rien de ce qui appartient à autrui ne peut nuire impunément à un autre » (2), pour en conclure qu'il avait posé, ou tout au moins entrevu, le principe d'une responsabilité reposant sur la propriété. L'examen du rapport dans son ensemble, et particulièrement de la phrase précédente, où Bertrand de Greuille admet que le propriétaire ou le gardien d'un animal est tenu de réparer le dommage causé par celui-ci, « parce que ce dommage doit être imputé, soit au défaut de garde et de vigilance de la part du maître, soit à la témérité, à la maladresse ou au peu d'attention de celui qui s'est servi de l'animal », indique que pour lui aussi c'est la faute qui est la source de la responsabilité.

C'était d'ailleurs ce que pensait le grand arrétiste Labbé. Il considérait que les rédacteurs du Code civil avaient fait reposer l'obligation à des dommages-intérêts envers un tiers sur un principe unique, sur une idée de faute (3). Il faudrait citer en entier la note remarquable dans laquelle il exposait cette idée, mais

(1) Fenet; *Recueil complet des travaux préparatoires du Code civil*, tome XIII, p. 488.

(2) Ibidem.

(3) Note du Sirey 1871. I. 9.

nous tiendrons à insister particulièrement sur les mots suivants : « Tous les articles du chapitre des délits et des quasi-délits ne répètent pas le mot faute; mais ils sont tous dominés à cet égard par le principe écrit en tête de ce chapitre : l'article 1382. Que le dommage provienne de notre fait ou du fait des choses nous appartenant il n'y a pas à distinguer. Sans faute point d'obligation » (1). Il répondait ainsi par avance à l'objection de M. Josserand qui, s'appuyant sur ce fait que l'article 1384, § 1^{er} ne contient pas le mot faute, écrivait que c'était ajouter au texte et l'altérer que de le compléter par l'article 1382 (2). Mais il est inutile de le compléter par l'article 1382, la place qu'il occupe nous indique qu'il n'est que l'application du principe qu'il n'y a pas de responsabilité sans faute (3).

A cela M. Josserand objecte que la plupart des dispositions contenues dans le chapitre II sont incompatibles avec l'idée de faute, le législateur aurait présenté en désordre deux théories, celle de l'obligation délictuelle et celle de l'obligation née de la loi.

Comment expliquer par l'idée de faute la responsabilité des maîtres et commettants? Le préposé a été choisi avec tout le soin désirable; il semblait présenter toutes les garanties; soudain il commet une faute délictuelle, peut-on incriminer le choix du maître?

(1) Ibidem.

(2) De la responsabilité du fait des choses inanimées.

(3) Laurent. T. XX, page 691, n° 639.

La responsabilité du maître et du commettant ne tient pas tant au choix qu'ils ont fait qu'à leur devoir de surveillance, au droit qui leur appartient de donner des ordres à leurs préposés et de diriger leur travail ; elle n'est que la conséquence d'une présomption de faute et de négligence personnelle dans le choix et la surveillance des personnes que l'on emploie (1). Et cela est si vrai qu'au cas où le choix n'est pas entièrement libre, où le pouvoir de direction et de surveillance du commettant ne peut pas s'exercer effectivement, la responsabilité disparaît. Nous voyons la Cour de cassation, par un arrêt du 25 octobre 1899 (2), admettre que l'armateur peut s'exonérer par son contrat des fautes ou négligences quelconques du capitaine, des gens de l'équipage et de toute personne embarquée sur le navire à quelque titre que ce soit. Mais la même Cour décide, dans un très important arrêt de rejet du 31 décembre 1900 (3), que cette faculté ne peut être laissée vis à vis des autres préposés : « Attendu qu'il n'est pas plus permis en principe de s'exonérer d'avance, par convention, des fautes de ses préposés que de ses propres fautes ; que s'il peut en être autrement, c'est seulement lorsque le préposé,

(1) Larombière. *Traité théorique et pratique des obligations*, tome VII, page 601.

(2) S. 1899, I., 496.

(3) S. 1901. I., 401.

comme le capitaine d'un navire par rapport à l'armateur, échappe en fait, dans l'exercice de la fonction ou dans l'accomplissement des actes dont il s'est chargé, à l'autorité du préposant et à sa direction. »

La Cour de cassation distingue nettement le cas du capitaine et celui des autres préposés. C'est que l'équité l'exige. Il faut que l'armateur puisse insérer dans son contrat une clause d'irresponsabilité pour les fautes commises par son capitaine, qu'il ne peut d'aucune façon surveiller et contrôler ; le capitaine, à son bord, dit un vieil adage, est maître après Dieu. De plus, le choix des armateurs ne peut porter que sur un nombre de personnes restreint, puisque les capitaines ne peuvent naviguer que munis de brevets constatant leur capacité et que leur donne l'autorité compétente.

Un autre arrêt du 26 janvier 1901 (1) montre encore que pour la Cour de cassation la responsabilité des maîtres ou commettants est basée sur une faute présumée, cette faute consistant en une surveillance défectueuse, une mauvaise direction du travail du préposé. C'est en effet le patron occasionnel et non le patron habituel, qui est responsable des actes d'un employé mis à sa disposition et sur lequel il exerce une autorité exclusive ; la responsabilité retombe ainsi sur celui qui a mal surveillé. Si l'obligation n'était fondée que sur la loi, pourquoi le patron habituel n'en serait-il pas tenu ?

(1) S. 1903, I, 104.

Mais M. Josserand présente une autre objection pour montrer que l'obligation établie par l'article 1384 ne repose que sur la loi et non sur une faute présumée. Il s'appuie sur ce que les personnes morales comme les communes sont responsables des fautes de préposés qu'elles n'ont pas choisis. Et il cite, pour corroborer cette thèse, un texte de Garraud (1). « La responsabilité civile des personnes morales se fonde sur la loi et non sur la faute. L'article 1384 déclare les maîtres et commettants, quels qu'ils soient, civilement responsables, et c'est là une obligation légale qui incombe à toute personne physique ou morale dès qu'elle se trouve dans la situation prévue par la loi. »

Nous croyons que cette opinion n'est pas exacte. Elle est formellement combattue par la Cour de Cassation dans un arrêt du 23 janvier 1901 (2). Des troubles avaient eu lieu en Algérie dans la commune mixte de Cachrou, une troupe d'indigènes avait pillé un magasin et le propriétaire avait intenté une action en dommages-intérêts contre la commune, s'appuyant sur ce fait que l'administrateur délégué avait tardé à requérir l'intervention des goumiers et de la force armée et qu'en conséquence la responsabilité de la commune était engagée. La Cour de Cassation rejeta le pourvoi que le propriétaire du

(1) *Traité du Droit pénal français*, II, p. 13.

(2) D. 1902. 1. 259.

magasin avait formé contre l'arrêt de la cour d'Alger le déboutant de sa demande.

L'arrêt constate que le droit de réquisition n'appartenait à l'administrateur que comme délégué du pouvoir central et que dès lors en admettant que celui-ci ait commis une négligence dans l'exercice de cette partie de ses fonctions, cette négligence ne saurait engager la responsabilité de la commune. De plus dans le rapport qu'il avait présenté sur cette affaire, M. le Conseiller Dupont avait établi que : « La présomption légale établie contre les commettants en général par l'article 1384 repose sur une double circonstance :

- 1° Liberté du choix fait par la personne responsable ;
- 2° Droit de surveillance à l'égard du préposé.

Cette double circonstance se trouve réunie lorsqu'il s'agit d'agents, de préposés nommés par le maire et sur lesquels celui-ci conserve, avec le droit de révocation, un pouvoir exclusif de contrôle et de surveillance. En ce cas, la commune est responsable du fait de ses préposés. »

Mais le maire agissant comme chef de la police municipale est placé sous la surveillance de l'autorité centrale et les actes qu'il accomplit en qualité de fonctionnaire public n'engagent pas la responsabilité de la commune qui n'a pas alors sur lui un pouvoir de surveillance. C'est l'opinion de la majorité des auteurs. Aubry et Rau (1) enseignent qu'une commune n'est pas respon-

(1) 4^{me} édition, Tome 4, § 447.

sable des actes faits par son maire comme magistrat de police ou comme délégué de l'autorité centrale. C'est aussi l'opinion de Larombière (1) ; la décision doit être la même pour les administrateurs de communes mixtes d'Algérie, lorsqu'ils agissent, comme dans l'espèce, comme agents du pouvoir central. Sourdat décide dans le même sens ; ainsi en matière d'octroi, lorsque le conseil municipal a choisi comme mode de perception l'abonnement avec l'administration des contributions indirectes, la commune sera responsable des fautes des employés subalternes, nommés sur la présentation du maire dont elle a la surveillance, mais les fautes du préposé en chef délégué par la régie des contributions indirectes et ne dépendant que d'elle retomberont sur cette administration. (2)

On voit que la responsabilité des communes est bien basée sur le droit de surveillance qu'elle exerce sur ses préposés ; si cette surveillance est insuffisante, elle est en défaut ; mais si ses représentants ne sont plus sous sa direction effective, la responsabilité disparaît. Et il n'en est pas ainsi que pour les communes, ces principes s'appliquent aussi pour toutes les personnes morales.

Le 6 février 1900, la cour de Bordeaux rendait un arrêt (3) constatant qu'un médecin, professeur de chi-

(1) *Obligations*, Tome 7, Art. 1384, N° 14.

(2) *Traité de la responsabilité*, Tome 2, N° 1368.

(3) D. 1900, 2, 470.

rurgie dans un hôpital, ne saurait engager par ses fautes la responsabilité de l'administration des hospices, celle-ci ne l'ayant pas nommé et n'ayant pas le pouvoir de réglementer son enseignement.

Si nous examinons maintenant les articles 1385 et 1386, qui d'après la thèse défendue par M. Josserand, établiraient des obligations ne reposant que sur la volonté de la loi, nous croyons pouvoir affirmer au contraire qu'elles reposent aussi sur la faute. Les travaux préparatoires que nous avons cités plus haut sont à cet égard de la plus grande netteté. De plus, la raison d'être de l'article 1385 est d'affirmer que la responsabilité du possesseur ou gardien n'est pas limitée au temps où l'animal est sous sa garde, qu'elle existe alors même que l'animal s'est échappé ou est égaré ; (1) cet article n'est que l'application à un cas particulier du principe général posé par l'article 1384-1^o, il découle de la même source. Nous avons établi précédemment que l'article 1384 repose sur la faute, nous l'avons montré pour les cas du commettant et des personnes morales qui nous étaient opposés, nous tirerons la même conclusion pour l'article 1385.

M. Saleilles (2) qui partage l'opinion que, sous le chapitre des délits et des quasi-délits, la loi n'a pas abrité que les faits délictuels, cite comme exemple l'article 1386 ; cet article distingue deux cas ; celui de défaut

(1) Planiol, *Traité élémentaire du Droit civil*, tome 2, p. 918.

(2) *Accidents du travail et responsabilité civile*.

d'entretien, faute démontrée, et celui de vice de construction qui est un risque découlant de la propriété. Nous n'examinerons pas le premier cas, puisque M. Saleilles nous accorde qu'il s'agit là d'une faute, mais nous contestons que le deuxième résulte d'un risque de propriété.

Nous pensons avec M. Sourdat (1) que les tiers qui ont subi un dommage du fait de l'écroulement d'un bâtiment construit depuis un certain temps ignorent la cause du sinistre et ne peuvent l'attribuer qu'à un défaut d'entretien, ils s'adressent donc à juste titre au propriétaire ; celui-ci aura la ressource de mettre en cause l'architecte ou l'entrepreneur responsables du vice de construction. Si la responsabilité du propriétaire d'un bâtiment était un risque découlant de la propriété, comment admettre qu'elle ne s'applique pas au cas de chute de l'édifice en cours de construction ; logiquement le propriétaire en devrait être tenu. S'il ne l'est pas, c'est qu'alors le bâtiment n'est pas sous sa garde ; c'est l'architecte, c'est l'entrepreneur qui ont la direction des travaux et qui, partant, sont responsables. Mais à partir du moment où il sera loisible au propriétaire de faire visiter sa maison par des gens expérimentés, de la démolir, de la consolider, sa responsabilité prendra naissance ; sa faute sera de n'avoir pas remédié au vice de construction, de ne pas s'être assuré suffisamment de

(1) *Traité général de la responsabilité*, p. 704 et suivantes.

la solidité de son immeuble, il est juste qu'il supporte les conséquences de ce manque de vigilance. Là encore, la faute apparaît avec la responsabilité.

Nous résumerons cette partie de nos explications par un texte de Demolombe : « Tout délit ou quasi-délit consiste nécessairement dans un fait de l'homme qui est arrivé par la faute de celui que l'on prétend en rendre responsable.

Un fait.

Et une faute.

Voilà les éléments constitutifs de la responsabilité civile dont les articles 1382 et 1383 résument la théorie toute entière. Les articles 1384, 1385 et 1386 n'en sont eux-mêmes effectivement que l'application et les développements. »

II. L'article 1384-1° édicte une présomption de faute relativement au dommage causé par le fait des choses inanimées que l'on a sous sa garde.

L'article 1384 réglemente deux situations : la responsabilité du fait des choses et la responsabilité du fait d'autrui, il les joint sous l'empire d'une même théorie. L'examen de ce que le code a décidé en matière de responsabilité du fait d'autrui nous aidera singulièrement par analogie à comprendre ce qu'il a voulu établir dans les cas où il s'agira non plus de personnes mais de choses. Or

nous voyons que les père et mère sont responsables du dommage causé par leurs enfants mineurs, les maîtres et commettants du dommage causé par leurs domestiques et préposés, les instituteurs et les artisans de celui qui résulte du fait de leurs élèves ou apprentis. Dans toutes les hypothèses visées par le texte, qu'aura à faire la partie lésée ? Simplement à prouver qu'elle a subi un dommage, que ce dommage a pour auteur une des personnes énumérées ci-dessus ; ce point établi, il n'est pas besoin d'autre preuve ; une présomption de faute pèse, en effet, sur le père, le maître, l'instituteur qui avaient la surveillance et ils devront des dommages-intérêts à moins qu'ils ne puissent s'élever contre cette présomption de faute. Quant à la façon dont ils pourront se disculper, nous l'examinerons plus tard, pour l'instant, il nous suffit de constater que le demandeur n'a pas à établir de faute, que la loi la présume et que la charge de la preuve en ce qui regarde cette faute retombe sur le défendeur et non sur la partie lésée. Or étant donné que le § 1^{er} de l'article 1384 réunit les deux cas de responsabilité du fait des personnes et du fait des choses, il nous paraît juste de conclure que le législateur a décrété dans le second cas comme dans le premier, une présomption de faute contre la personne civilement responsable.

Mais ce que l'on discute, c'est de savoir quelle est la portée exacte de la disposition de l'article 1384-1^o.

M. Esmein (1), qui conteste que le Code civil ait établi une règle générale pour le dommage causé par le fait de toutes les choses, écrit que : « Les termes dont s'est servi le législateur répugnent à cette interprétation. » Pour lui l'expression « dommage causé par le fait des choses » ne saurait s'appliquer qu'aux animaux et la fin du § 1^{er} annoncerait simplement la disposition de l'article 1385. Le fait dont il s'agit : « est un acte, un mouvement actif et propre qui ne peut émaner que d'un être vivant. » De plus on ne peut dire d'un objet quelconque que le propriétaire qui le possède l'a sous sa garde. M. Josserand s'élève contre cette interprétation des termes employés par la loi. L'expression « fait » lui semble « très heureusement choisie, à raison de son vague même, pour désigner l'action d'une force, d'une chose quelconque, d'un objet inanimé aussi bien que d'un homme ou d'un animal ; elle est compréhensive et flottante au point d'échapper à toute définition, elle convenait donc merveilleusement à la situation très générale dont s'occupait le législateur. » (2) Quant au mot garde, il lui paraît que l'on peut dire sans aucun abus de langage que le mécanicien d'un train, le conducteur d'une automobile ont la machine sous leur garde et il fait remarquer justement qu'il ne s'agit pas seulement de la responsabilité du propriétaire de la chose

(1) Note au Sirey, 1897, 1. 17.

(2) Responsabilité du fait des choses inanimées, p. 79.

mais aussi de celui qui se sert de l'objet. Il nous semble que ces explications sont justes et nous ajouterons, puisque l'on s'attache au sens grammatical des mots, la définition que Littré donne du mot chose : « désignation indéterminée de tout ce qui est inanimé. » Les êtres pourvus d'un mouvement propre ne peuvent donc être compris dans le terme employé. L'article 1384-1^o *in-fine* n'aurait plus pour but que d'annoncer l'article 1386, seul cas de responsabilité du fait de chose connu de l'ancien droit.

A cette objection, nous répondrons avec M. Saleilles que « toute la conception du Code civil en matière de quasi-délit a été précisément de généraliser des principes admis seulement d'une façon fragmentaire et sous forme de solutions détachées en droit romain et ancien droit. » (1)

Des dispositions éparses prévoyant des hypothèses particulières ont abouti au principe général de l'article 1382 ; pourquoi dans l'article 1384 le législateur n'aurait-il pas établi une disposition s'appliquant à toutes les choses possibles. L'examen des textes nous conduit à cette solution. L'article 1386 donne pour un cas particulier, celui de ruine d'un bâtiment, une solution différente de celle posée dans l'article 1384 ; alors que celui-ci établit une présomption de faute qui impose la charge de la preuve au défendeur, l'article 1386 oblige le deman-

(1) Les accidents du travail et la responsabilité civile, p. 23.

deur à prouver que la ruine a été causée par un vice de construction ou le défaut d'entretien, nous ne trouvons aucune trace de cette obligation dans l'article 1384-1^o qu'il faut donc séparer nettement de 1386. Nous sommes en cela conforme à l'opinion de Laurent qui a écrit : « L'article 1384 établit une présomption de faute, tandis que l'article 1386 met la preuve à la charge du demandeur. Nous croyons qu'il faut s'en tenir aux textes, maintenir l'article 1384 comme règle générale et n'appliquer l'article 1386 qu'aux bâtiments.

Cette interprétation est aussi en harmonie avec l'équité et avec les faits. » (1)

Ainsi l'article 1384-1^o réglemente les dommages causés par une faute quelconque, il n'a pas pour but d'annoncer les dispositions des articles suivants dont il se distingue nettement, il a une valeur propre, une autonomie ; il pose en règle générale une présomption de faute contre celui qui a la garde d'une chose de même qu'il l'établit contre celui qui a la surveillance d'une personne ; il ne distingue pas les deux cas de responsabilité civile, mais les unit étroitement dans la même phrase et les place tous les deux sous le coup de la même présomption.

Mais quelle preuve est réservée au défendeur ?

La solution nous sera fournie par l'examen de ce que l'on admet en matière de responsabilité à raison du fait

(1) Principes de Droit civil, Tome 20, p. 691.

d'autrui, puisque la loi l'a jointe dans le même article à la responsabilité du fait des choses. Le dernier paragraphe de l'article 1384 décide que « la responsabilité ci-dessus a lieu, à moins que les père et mère, instituteurs et artisans, ne prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité ». Que décider à l'égard du maître et du commettant ? Le texte ne nous dit rien à ce sujet. Tout le monde est d'accord pour décider que cette faculté ne leur est pas accordée, il est impossible de procéder par analogie en ce qui les concerne ; mais, au contraire, en raisonnant à contrario, nous devons décider qu'ils ne peuvent rejeter la présomption, en prouvant simplement qu'ils n'ont rien à se reprocher, il ne leur est pas laissé la ressource de prouver qu'ils n'ont commis aucune faute, aucune négligence. Ils sont soumis au droit commun en matière de responsabilité du fait d'autrui, l'exception étant établie pour certaines personnes nommément désignées dans le dernier paragraphe de l'article 1384. Mais les principes généraux en la matière sont posés par 1384-1^o ; du moment que ce paragraphe décide que la personne responsable du fait d'autrui ne peut s'exonérer de sa responsabilité en prouvant simplement l'absence de faute, il consacre la même solution pour celle qui est responsable du fait d'une chose, puisque les deux responsabilités sont instituées dans la même phrase.

Un puissant argument d'analogie nous est fourni par

l'interprétation donnée par la jurisprudence à l'article 1385.

La Cour de cassation, dans un arrêt du 27 octobre 1885 (1), décide que la présomption ne cède pas devant la preuve de l'absence de faute du propriétaire de l'animal : « Vu l'article 1385 du Code civil ; attendu que la responsabilité édictée par le dit article repose sur une présomption de faute imputable au propriétaire de l'animal qui a causé le dommage ou à la personne qui en fait usage au moment de l'accident ; que cette présomption ne peut céder que devant la preuve soit d'un cas fortuit soit d'une faute commise par la partie lésée ». Tel est bien le sens de l'article 1385, la loi n'a pas laissé à celui qu'elle déclare responsable, comme elle l'a fait dans l'article 1384 pour les père et mère artisans instituteurs, la faculté de se disculper en prouvant l'absence de faute.

C'était l'opinion de Labbé. « Nous pensons qu'il est plus juridique, plus conforme à la rédaction de l'article 1385, de décider que le propriétaire est responsable à moins qu'il ne prouve directement le cas fortuit ou la faute de la victime.

La preuve de l'accomplissement de toutes les mesures commandées par la prudence, de toutes les précautions possibles est une preuve en réalité impraticable.

L'absence de faute est une négative indéfinie. On ne

(1) S. 1886, 1. 33.

peut faire évanouir la responsabilité qu'en faisant apparaître la cause véritable et précise de l'accident, cause à laquelle le propriétaire est étranger. De cette façon, l'absence de faute est établie en ce sens que l'accident dont l'origine est connue et manifestée ne provient pas d'une imprudence que le propriétaire aurait commise » (1). La jurisprudence est actuellement définitivement fixée dans ce sens, on peut consulter les arrêts suivants : Cassation 8 Janvier 1894 (S. 1894. 1. 184) ; Cassation 11 Mars 1902 (S. 1902. 1. 309) ; Agen 13 Mars 1902 (S. 1905 2. 15) ; Cassation 29 Mai 1902 (S. 1902. 1. 310) ; Cassation 2 juillet 1902 (S. 1902. 1. 448) ; Poitiers 7 Décembre 1903 (S. 1904. 2. 99) ; Cassation 28 Novembre 1904 (S. 1906. 1. 488) ; Douai 19 Novembre 1906 (S. 1907. 2. 63). Tous décident que l'article 1385 édicte contre le propriétaire d'un animal qui a causé un dommage, une présomption de faute qui ne cède que devant la preuve d'un cas fortuit ou d'une faute de la victime.

L'examen de l'article 1386 nous fournira un argument de plus en faveur de la solution que nous défendons : à savoir que l'article 1384-1^o établissant une présomption de faute contre celui qui a une chose inanimée sous sa garde, cette présomption doit être irréfragable. Le vice de construction ou le défaut d'entretien une fois établi, le propriétaire ne peut plus être relevé de la présomption qui pèse sur lui. C'est en ce sens que décide la Cour

(1) Note au Syrey 1886, 2, 97.

de Toulouse dans un arrêt du 25 Mai 1892 (1) : « Attendu que pour se soustraire à cette responsabilité spéciale qui résulte la nécessité de sauvegarder la sécurité publique, le propriétaire de l'immeuble ayant péri par un écroulement subit invoquerait en vain son entière bonne foi et l'absence de toute négligence ou imprudence personnelle et appréciable ; que la responsabilité résultant de l'article 1386 du Code civil est toute différente de celle qui résulte des articles 1382 et 1383, lesquels articles supposent une imprudence ou une négligence personnelle ; que l'article 1386 considère comme donnant ouverture à l'action civile en dommage, et en dehors de toutes autres circonstances, le simple fait d'être propriétaire d'un immeuble dont la chute ou la ruine a eu pour cause soit un vice de construction, soit un défaut d'entretien ; qu'il crée à l'encontre de ce propriétaire et à l'occasion des fautes démontrées du vice de construction ou du défaut d'entretien, une présomption légale de faute personnelle, de laquelle le propriétaire de l'édifice au moment de sa ruine ne saurait être relevé par aucune considération extrinsèque au fait de l'écroulement. » Toutefois si le propriétaire de l'immeuble ne peut se dégager de la responsabilité qui pèse sur lui en démontrant simplement l'absence de faute, il lui sera possible de le faire en prouvant la force majeure, comme un tremblement de terre « si d'ailleurs l'édifice avait été

(1) S. 1892, 2, 221.

construit suivant les règles de l'art et entretenu normalement » (1) ou bien la faute de la victime.

Ainsi il a été jugé par la Cour de Nancy que l'article 1386 ne s'applique pas lorsque l'écrroulement d'une partie de l'immeuble est dû à la faute de celui-là même qui en a été victime (2). Mais, en dehors de ces deux cas, la responsabilité du propriétaire s'affirme mécaniquement. C'est ce qu'a établi d'une façon nette la Cour de Cassation, (3) en rejetant un pourvoi formé par la ville de Saint-Quentin contre un arrêt de la Cour d'Amiens qui l'avait déclarée responsable de l'effondrement d'une cave située sous la voie publique : « Attendu qu'en effet la ruine de la cave n'a pas été le résultat d'un événement tel qu'un tremblement de terre ou une inondation auxquels les bâtiments les plus solides n'auraient pas résisté, mais d'un vice de construction et d'un défaut d'entretien dont le propriétaire est responsable de plein droit ».

La façon dont nous devons envisager le caractère de la présomption de faute édictée par l'article 1384-1^o contre celui qui a une chose inanimée sous sa garde, nous est indiquée par les trois textes que nous venons d'examiner. Nous avons vu que la responsabilité du maître et du commettant soumise aux principes géné-

(1) Même arrêt.

(2) Nancy, 5 janvier 1907, S. 1907, 2. 159.

(3) 28 février 1899, S. 1899, 1. 400.

raux en matière de responsabilité du fait d'autrui, celle du propriétaire d'un animal ou de celui qui s'en sert, celle du propriétaire d'immeuble, une fois le vice de construction ou le défaut d'entretien démontrés, sont des présomptions *juris et de jure*, que toutes, elles ne peuvent tomber que devant la preuve faite par le défendeur du cas fortuit, de la force majeure ou de la faute de la victime. La solution doit être la même pour la présomption de l'article 1384-1°. Les textes qui suivent ce paragraphe nous l'indiquent et cette assimilation est réclamée par l'équité. S'il est juste que les dégâts commis par un animal retombent sur son propriétaire sans que celui-ci puisse se disculper autrement qu'en faisant la preuve dont nous avons parlé ci-dessus, il ne l'est pas moins que celui qui a la surveillance d'une chose matérielle soit responsable de la même manière. Il n'y a pas que les animaux dont on puisse avoir la garde. « Ce que l'on a sous sa garde, c'est ce dont on a la maîtrise extérieure, tout ce qu'on revendique comme objet d'appropriation en le défendant contre les tiers, en le couvrant sous sa main-mise, ce que l'on manie directement, dont on se sert et dont on profite, source de bénéfices d'abord et par suite de risques corrélatifs » (1). Un objet matériel peut, comme un animal, être mal gardé, et il n'y a pas de raison pour que le législateur qui, voulant être sûr d'atteindre toujours ce manque de

(1) Saleilles. *Des accidents du travail et la resp. civile*, page 25.

vigilance, a créé contre le propriétaire d'un animal une présomption de faute qui ne peut être combattue que par la preuve directe du cas fortuit, de la force majeure ou de la faute de la victime, n'ait pas poursuivi un but identique pour le cas du propriétaire, du gardien d'une chose inanimée.

Le texte sur lequel nous nous appuyons est peut-être insuffisant et obscur, mais nous avons le devoir de l'interpréter de la façon la plus conforme aux nécessités de la vie actuelle. Nous ne pensons pas, en agissant ainsi, faire du droit prétorien, mais vivifier les textes au lieu de les laisser à l'état de lettre morte. S'il est hardi de tirer des mots « on est responsable du fait des choses que l'on a sous sa garde » une présomption de faute, dont nous venons d'examiner le caractère, contre le propriétaire ou celui qui utilise une chose inanimée, il nous semble qu'il ne l'est pas moins de leur enlever toute application ; ces mots existent et ils doivent avoir une utilité ; cette utilité est nulle s'il ne vise que le cas des animaux ou des bâtiments, puisqu'un article spécial est consacré à chacun d'eux. Il nous semble que nous sommes en droit de penser que le Code a voulu autre chose. Décréter l'irresponsabilité de celui qui utilise un objet matériel, hors le cas de faute prouvée, c'est accuser les rédacteurs du Code d'un singulier manque de logique et d'harmonie, nous croyons que nous n'en avons pas le droit.

III. *Jurisprudence appliquant cette doctrine*

Le tribunal de Gien, dans un jugement rendu le 26 avril 1888, fut le premier à faire entrer dans le domaine de la pratique le système que nous avons exposé plus haut. S'appuyant sur ce que l'article 1384 crée une présomption légale de faute à la charge du propriétaire d'une chose qui a causé un dommage, il condamne le directeur d'une faïencerie à payer une indemnité à un ouvrier blessé par une scie mécanique; aucune faute n'avait été établie par le patron contre l'ouvrier ou par l'ouvrier contre le patron; c'était à celle des parties à qui incombait la preuve à succomber. La Cour d'Orléans infirma le jugement (1).

Quatre ans plus tard, la Cour de Grenoble confirmait, en en adoptant les motifs, un jugement du tribunal de Bourgoin, qui rendait la ville de La Tour-du-Pin responsable de l'accident causé par la chute d'un arbre sur la voie publique; cet arbre, intérieurement pourri, paraissait extérieurement être sain et solide, « mais les principes de droit ne permettent pas de prendre ce fait en considération pour dégager la commune (2) ».

Le 21 juin 1895, un très important arrêt était rendu par le Conseil d'Etat dans l'affaire Cames (3); cet arrêt

(1) 20 Décembre 1888, S. 1890, 2. 14.

(2) 10 Février 1892, S. 1893, 2. 205.

(3) S. 1897, 3. 33.

condamnait l'État à payer une rente à un ouvrier de l'Arsenal de Tarbes, blessé à la main gauche par un éclat de métal projeté sous le choc d'un marteau pilon. L'arrêt constatait qu'aucune faute ne pouvait être reprochée à Cames et que l'accident n'était imputable ni à la négligence ni à l'imprudence de cet ouvrier, mais on n'apportait pas la preuve d'une faute de l'Etat. Le commissaire du Gouvernement, M. Romieu, désirait ne point se mettre en contradiction avec la grande majorité de la jurisprudence civile qui, dans des espèces semblables, exigeait la démonstration d'une faute à la charge du patron par application de l'article 1382. Voyez Cass. 26 Novembre 1877 (S. 1878, I. 148), Cass. 2 Décembre 1884 (S. 1886, I. 367), Cass. 5 Avril 1894 (S. 1897, I. 229), Cass. 15 Juillet 1896 (S. 1897, I. 229). Pour échapper à cette obligation, il contestait que le droit civil s'appliquât aux relations existant entre l'Etat et les ouvriers qu'il emploie dans un service public et, ce qui arrête surtout notre attention, il écrivait après avoir conclu au paiement d'une indemnité : « En résumé, la solution que nous vous proposons ne se heurte à aucune prohibition de la loi écrite; elle nous paraît, au contraire, découler des principes généraux de notre droit, en même temps qu'elle se trouve conforme aux règles de l'équité et de l'humanité ». Aucun règlement administratif n'établît que la responsabilité de l'État à l'égard de ses ouvriers ne soit pas celle du droit commun, les ouvriers travaillant dans un établissement public sont

dans la même situation que ceux employés par l'industrie privée. Mais il fallait écarter l'application de l'article 1382 et le commissaire rapporteur, sans oser prendre parti contre la jurisprudence dominante, invoque des considérations d'équité pour justifier la solution qu'il propose. Il obtient ainsi le résultat auquel il fut parvenu par l'emploi de la présomption de l'article 1384-1^o.

Peu de temps après, le 26 décembre 1895, la Cour de Dijon invoquait l'article 1384 pour rendre responsable de l'incendie d'une moisson le propriétaire d'une locomobile (1), cette dernière ayant explosée avait communiqué le feu aux alentours. Cet arrêt était conforme à un jugement du tribunal de Bourges qui avait rendu la même décision dans une espèce semblable (2).

Nous relevons aussi un arrêt de la Cour d'Agén qui fait dériver de l'article 1384 la responsabilité du propriétaire d'une machine à battre qui avait causé l'incendie d'une gerbière (3).

Nous allons maintenant arriver à l'exposé de deux très importants arrêts de Cassation, l'un rendu par la Chambre civile le 16 juin 1896 (4) et l'autre par la Chambre des requêtes le 30 mars 1897 (5). Venant après

(1) S. 1896, 2. 48.

(2) 7 février 1895, la loi du 23 février 1895.

(3) 17 mars 1897, D. 1900, 2. 289.

(4) S. 1897, I. 17, D. 1897, I. 433.

(5) S. 1898, I. 65, D. 1897, I. 433.

la décision du Conseil d'État dans l'affaire que nous avons relaté plus haut, ils donnaient définitivement droit de cité dans la jurisprudence civile à la doctrine qui soutenait qu'en matière de responsabilité de choses inanimées, c'est l'article 1384-1° qui doit-être appliqué. Le premier arrêt portait sur l'espèce suivante : la machine d'un remorqueur à vapeur naviguant sur la Loire avait fait explosion, le mécanicien Teffaine, grièvement atteint, était mort des suites de ses blessures ; sa veuve avait assigné les propriétaires du bateau en paiement de dommages-intérêts, se basant sur ce que le rapport des commissaires de surveillance attribuait l'accident à un défaut de soudure du tube qui avait fait explosion. Le constructeur de la machine fut alors mis en cause. Le tribunal civil de la Seine débouta la demanderesse, déclarant que le défaut de soudure du tuyau qui avait fait explosion ne saurait engager la responsabilité des propriétaires du remorqueur. La Cour d'appel, invoquant une clause de garantie tacite que, par application de l'article 1160, il est nécessaire de suppléer dans le contrat qui liait le mécanicien à ceux qui l'employaient et, étendant par analogie l'article 1386, reforma le jugement et condamna les propriétaires au paiement d'une indemnité, le constructeur devant les garantir de la condamnation prononcée contre eux. Tous trois se pourvurent en Cassation. M. l'avocat général Sarrut proposa la cassation de l'arrêt qui manquait de base légale, il repoussait en ces termes les deux

motifs invoqués pour le justifier : « Il n'y a pas lieu de discuter la théorie de la responsabilité contractuelle, d'après laquelle le maître contracte une obligation tacite de sécurité, de sorte que, un accident survenu, il serait responsable de plein droit et ne pourrait écarter l'action en dommages-intérêts que par la preuve du cas fortuit ou de la force majeure ; la jurisprudence est fixée en sens contraire. Quant à l'article 1386 du Code civil, il me paraît manifestement inapplicable à l'espèce ; un remorqueur, chose mobilière, n'est pas un bâtiment au sens de l'article 1386 ».

La cour rejeta le pourvoi, nous reproduirons l'attendu suivant : « Attendu que l'arrêt attaqué constate souverainement que l'explosion de la machine du remorqueur à vapeur Marie qui a causé la mort de Teffaine, est due à un vice de construction ; qu'aux termes de l'article 1384 du Code civil cette constatation, qui exclut le cas fortuit et la force majeure, établit, vis-à-vis de la victime de l'accident, la responsabilité du propriétaire du remorqueur sans qu'il puisse s'y soustraire en prouvant soit la faute du constructeur de la machine, soit le caractère occulte du vice incriminé. »

On voit que la cour de Cassation estime, qu'étant donné les termes de l'article 1384, le demandeur n'a pas de preuve à fournir ; mais reste à savoir par quel moyen le défendeur pourra combattre la présomption de faute qui pèse sur lui. En parlant de vice de construction, l'arrêt n'entend pas se référer aux conditions

d'application de l'article 1386 relatif aux bâtiments et inapplicable dans l'espèce, ainsi que l'avait dit dans son rapport M. le conseiller Sarrut ; la Cour ne fait cette constatation que pour exclure le cas fortuit et la force majeure qui eussent exonéré les défendeurs. Le seul point qui peut donner lieu à controverse, c'est de savoir quelle interprétation la Chambre civile a entendu fournir de l'expression cas fortuit ; elle paraît l'entendre d'une façon différente de celle que lui donne la Chambre des requêtes

L'espèce soumise à cette dernière était la suivante : le chauffeur Grange, au service de la Compagnie générale Transatlantique était mort à la suite de blessures occasionnées par l'explosion de la chaudière du paquebot Maréchal-Bugeaud. Sa veuve avait intenté devant le tribunal de Commerce de Marseille une action en responsabilité, mais ce Tribunal l'avait déboutée, en s'appuyant sur les raisons suivantes : « Attendu que la demanderesse excipe tout d'abord de l'article 1384 du Code civil au terme duquel on est responsable du dommage que l'on cause non seulement par son propre fait mais encore par le fait des choses que l'on a sous sa garde ; qu'elle prétend tout d'abord n'avoir en vertu du dit article aucune preuve à fournir ou à offrir, mais bénéficier d'une présomption légale de vice propre ou de défaut d'entretien, sous preuve contraire du cas fortuit ou de la force majeure à la charge des demandeurs ; attendu que l'existence d'une faute légalement impu-

table constitue l'une des conditions essentielles de toute action en responsabilité ; que celui qui se prétend lésé par un délit ou quasi-délit est, en conséquence de sa qualité de demandeur, tenu d'en justifier ; que faute par lui d'en rapporter la preuve, sa demande n'est pas établie et doit être rejetée sans que le défendeur ait à approuver le fait sur lequel il fonde une exception de libération. »

On voit que le Tribunal admettait qu'il incombait au demandeur d'établir d'abord la faute de son adversaire, c'était l'application pure et simple de l'article 1382.

La Cour d'Aix avait confirmé le jugement par adoption de motifs. Mme Grange forma alors un pourvoi en Cassation pour violation des articles 1382, 1383, 1384 et 1386, elle soutenait principalement que l'article 1384 portant qu'on est responsable des choses qu'on a sous sa garde, elle n'avait aucune preuve à fournir et que c'était la Compagnie Transatlantique qui devait établir, pour se libérer, le cas fortuit ou la force majeure. Ce pourvoi fut rejeté, mais nous allons voir pourquoi il ne fut pas admis par la Chambre des requêtes et combien les motifs de son arrêt diffèrent de ceux du Tribunal de Commerce de Marseille. La Cour relate : « que l'accident a donné lieu à deux enquêtes et vérifications techniques, qu'il en résulte que les foyers et chaudières du Maréchal-Bugeaud étaient construites conformément aux règles de l'art, en bon état d'entretien et qu'il est impossible de déterminer la cause d'un accident qui doit ren-

trer dans la catégorie des accidents fortuits déjouant toute prévision et ne pouvant engager aucune responsabilité » et c'est uniquement sur cette constatation que la Chambre des requêtes se base pour motiver son rejet.

On voit que tout d'abord l'application à cette espèce de l'article 1386 lui semble impossible, puisqu'elle ne s'arrête pas à le discuter et que de plus, au lieu de reprendre la théorie exposée dans le jugement soumis à son appréciation, à savoir que le demandeur devait établir une faute à la charge des défendeurs, la cour de Cassation se fonde uniquement sur l'impossibilité où sont les experts de déterminer la cause de l'accident ; on devait donc considérer l'explosion comme provenant d'un cas fortuit, dans ces conditions la preuve qui incombait aux défendeurs pour se libérer de la présomption de faute posée par l'article 1384-1^{er}, était établie. Sans se prononcer très nettement sur le système que nous avons exposé, l'arrêt du 30 mars 1897 l'applique d'une façon évidente. Une présomption de faute pesait sur la Compagnie Transatlantique qui était gardienne de la chaudière de son paquebot, mais la Compagnie ne peut en définitive être retenue parce qu'il est établi que l'explosion est due à un cas fortuit, c'est une des causes de libération que nous avons institué précédemment.

Il est facile de voir que l'interprétation que la Chambre des requêtes donne du mot cas fortuit n'est pas ainsi que nous l'avons dit, la même que celle fournie par la Chambre civile ; cette dernière considère qu'il n'y

a cas fortuit que lorsque la cause initiale de l'accident est purement extérieure, ainsi il y aurait eu cas fortuit si l'explosion de la chaudière avait été la conséquence d'une collision avec un autre bateau entraîné par le courant ; dans l'espèce il n'y avait pas de cas fortuit, la cause première de l'accident étant la machine elle-même. Il résultait des faits de la cause soumis à la Chambre des requêtes que l'accident provenait bien directement de la machine, mais les experts n'avaient pu déterminer ce qui l'avait occasionné ; contrairement à l'opinion de la Chambre civile, la Chambre des requêtes décide qu'il faut voir là un cas fortuit. Il faut attendre qu'un nouvel arrêt de l'une ou l'autre Chambre vienne fixer la jurisprudence sur ce point.

En 1899, deux jugements émanant l'un du Tribunal civil de la Seine, l'autre du Tribunal civil de Mayenne (1) et un arrêt de la Cour de Lyon (2) viennent augmenter le nombre des décisions qui appliquent la présomption de faute de l'article 1384-1^o et n'admettent la libération du défendeur qu'autant qu'il établit le cas fortuit, la force majeure ou la faute du demandeur en responsabilité.

Le Tribunal civil de la Seine (3) a admis l'application de l'article 1384, alors même qu'il existait, antérieurement à l'accident un contrat de commodat entre le gar-

(1) Seine, 28 janvier ; Mayenne, 2 mars 1899. D. 1900, 2, 289.

(2) 25 avril 1899, *le Droit* du 23 juillet 1899

(3) 23 janvier 1903. D. 1904, 2, 262.

dien de la chose dommageable et la victime ; c'est en vain que le défendeur invoquait l'article 1891 d'après lequel on n'est responsable, en cas de prêt à usage, du dommage causé qu'autant que ce dommage résulte soit du fait du prêteur soit des défauts de la chose prêtée, au cas où les connaissant, il n'en a pas averti l'emprunteur.

De même la Cour de Riom dans un arrêt du 25 mars de la même année (1), rend un locataire responsable de la destruction d'une partie de l'immeuble à lui loué, alors que cette destruction est due à l'explosion d'un lessiveur ; le gardien du lessiveur invoquait à tort le cas fortuit, la machine étant vieille et déjà usée lorsqu'il l'avait achetée, de plus il n'y avait pas lieu de faire l'application de l'article 1722 et de résilier le bail, puisque la destruction partielle de l'immeuble ne résultait pas d'un cas fortuit.

Le 1^{er} juin 1904, la cour d'Aix (2) confirmait par adoption de motifs un jugement du Tribunal civil de Marseille déclarant tenu, en vertu de l'article 1384, un locataire qui avait fait appliquer aux murs d'une maison un châssis en bois, celui-ci mal assujéti s'était abattu sur une personne qui passait et l'avait grièvement blessée.

L'explosion d'une batteuse à vapeur fournit à la Cour

(1) D. 1904, 2, 260.

(2) D. 1904, 2, 262.

de Chambéry (1) l'occasion d'appliquer l'article 1384-1^o au dommage causé par le fait d'une chose inanimée.

Nous citerons encore un jugement du Tribunal de la Seine (2) rendu dans une très curieuse espèce. Un aéro-naute passant au-dessus de Paris, fut obligé d'atterrir en pleine rue par suite de l'intervention de passants maladroits qui voyant son ballon à peu de distance des toits, saisirent son guide-rope et l'obligèrent à descendre. Le pilote déchira alors l'enveloppe de son aérostat et les appartements voisins furent remplis de gaz d'éclairage. Quelques minutes après, une explosion se produisit dans un immeuble, occasionnant la mort d'une personne et en blessant plusieurs autres. Le Tribunal jugea que l'aéronaute était civilement responsable de l'accident, la faute des personnes qui le forcèrent à atterrir dans une rue étroite n'étant pas suffisante pour supprimer complètement sa responsabilité quoique pouvant l'atténuer.

Le propriétaire d'une machine agricole fut aussi déclaré responsable du sinistre qu'elle occasionna, par un arrêt de la Cour de Rennes du 26 juillet 1906 (3). Nous rapporterons encore que la Cour d'appel de Bordeaux décida le 17 juin 1907 que la présomption de faute établie par l'article 1384 peut être étendue à une

(1) 12 juillet 1905.

(2) 24 janvier 1906, D. 1907, 2, 17.

(3) D. 1907, 2 17.

ligne électrique. Dans l'espèce un passant avait été électrocuté en touchant un fil qui était tombé sur la voie publique ; ce fil, qui faisait partie d'un réseau protecteur, s'était rompu et, par suite de sa rupture, avait été mis en contact avec le fil de transmission ; la cause de la rupture était inconnue. La Compagnie des tramways, mise en cause par l'accidenté, motivait l'appel du jugement qui l'avait condamné : 1^o sur ce que le fil qui s'était rompu était la propriété de l'État ; 2^o sur l'absence de faute démontrée. La Cour ayant établie que, si la Compagnie des tramways n'était pas propriétaire du fil, elle en avait du moins la surveillance et la garde, excipe des dispositions de l'article 1384-1^o pour rendre la Compagnie responsable, en faisant remarquer toutefois que l'appelante eût pu écarter la présomption de faute en prouvant que l'accident était dû au fait d'un tiers ou à la force majeure.

Enfin, un arrêt rendu le 22 janvier 1908 (1) par la Chambre des requêtes consacre définitivement ce système ; on peut lire, en effet, dans ses motifs : « que si, aux termes de l'article 1384 du Code civil, on est responsable du dommage causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde, cette présomption cède devant la preuve de la faute exclusive de la victime ».

(1) *Gazette du Palais*, 29 février 1908.

CHAPITRE III

EXAMEN D'OPINIONS DIVERSES

I *Système s'appuyant sur les articles 1382 et 1383 et évolution jurisprudentielle de l'idée de faute*

Les partisans de ce système, qui font eux aussi reposer la responsabilité sur la faute, mais n'admettent pas que l'article 1384-1° ait édicté une présomption dispensant la victime de fournir aucune preuve autre que celle de l'existence du dommage, en concluent que la responsabilité du fait des choses est soumise aux mêmes règles que la responsabilité du fait personnel. Il en résulte que c'est à celui qui se prétend lésé par le fait d'une chose inanimée à faire la preuve d'une faute imputable au propriétaire. Cette doctrine était exposée avec la plus grande clarté dans un arrêt de Cassation du 17 juillet 1890, rendu dans une espèce où il s'agissait de l'explosion d'une chaudière (1). Le tribunal de la Seine avait rejeté la demande en indemnité formée par

(1) S. 1871, 1 9.

une femme blessée au cours de l'accident, la Cour n'admit pas le pourvoi introduit contre ce jugement et voici les raisons qu'elle en donne :

« Attendu que si, aux termes de l'article 1383, chacun est responsable du dommage qu'il a causé, non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou son imprudence, il résulte, en même temps des dispositions de l'article 1382 du même code, que son fait ne l'oblige à réparation que si le dommage est arrivé par sa faute ; qu'ainsi l'existence d'une faute légalement imputable constitue l'une des conditions essentielles de l'action en responsabilité ; que celui qui se prétend lésé par un délit ou un quasi-délit est, en conséquence, et en sa qualité de demandeur, tenu d'en justifier ; que, faute par lui d'en rapporter la preuve, sa demande n'est pas établie et doit-être rejetée sans que le défendeur ait à prouver le fait sur lequel il fonde une exception de libération ».

L'application stricte de ce système, mettant à la charge de la victime la preuve d'une faute le plus souvent impossible à fournir, donnait en pratique des résultats déplorables. C'est surtout en matière d'accidents dont les ouvriers sont victimes pendant leur travail, que l'injustice apparaissait d'une façon évidente ; le développement du machinisme ayant augmenté d'une façon considérable le nombre des accidents qui sont devenus pour la plupart anonymes. On y a remédié par la loi du 9 avril 1898, mais il est intéressant, puisqu'il s'agit

de choses inanimées, de relever les moyens employés par la jurisprudence pour donner satisfaction à l'équité dans la mesure du possible. Ce sera dans la façon d'envisager la faute, de manière à en faciliter la preuve, que les tribunaux trouveront l'occasion de donner satisfaction aux victimes d'accidents.

On sait que, pour qu'une faute donne naissance à une réparation, il faut que l'on puisse rattacher directement le dommage à la faute, sans cela ce serait rechercher les causes des causes et la répercussion pourrait se prolonger à l'infini. C'est ce que Pothier (1) enseignait en proposant l'exemple suivant : « Si la contagion qui a été communiquée à mes bœufs par la vache qui m'a été vendue m'a empêché de cultiver mes terres, le dommage que je souffre de ce que mes terres seront demeurées incultes, paraît aussi une suite du dol de ce marchand qui m'a vendu une vache pestiférée ; mais c'est une suite plus éloignée que ne l'est la perte que j'ai soufferte de mes bestiaux par la contagion ; ce marchand sera-t-il tenu de ce dommage ? Quid, si la perte que j'ai faite de mes bestiaux et le dommage que j'ai souffert du défaut de culture de mes terres m'ayant empêché de payer mes dettes, mes créanciers ont fait saisir réellement et décréter mes biens à vils prix, le marchand sera-t-il tenu aussi de ce dommage ? La règle qui me paraît devoir être suivie en ce cas est qu'on ne doit

(1) *Traité des obligations*, n° 167.

pas comprendre dans les dommages et intérêts dont le débiteur est tenu pour raison de son dol ceux qui n'en sont pas une suite nécessaire et qui peuvent avoir d'autres causes. Par exemple, dans l'espèce ci-dessus proposée, ce marchand ne sera pas tenu des dommages que j'ai souffert par la saisie réelle de mes biens ; ce dommage n'est qu'une suite très éloignée et très indirecte de son dol et il n'y a pas une relation nécessaire, car, quoique la perte de mes bestiaux que son dol m'a causée ait influé dans le dérangement de ma fortune, ce dérangement peut avoir eu d'autres causes ».

En matière de contrat, l'article 1151 du Code civil décide que les dommages-intérêts ne doivent comprendre, à l'égard de la perte éprouvée par le créancier et du gain dont il a été privé, que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention ; il en sera ainsi même si l'inexécution de la convention résulte du dol du débiteur. On doit appliquer la même règle en matière de délits ou de quasi-délits. Il faut donc un lien direct réunissant le dommage et la faute.

Nous allons voir que la jurisprudence, sous l'empire de la nécessité, va se montrer de plus en plus facile à admettre ce lien de causalité ; elle reconnaîtra qu'un patron est en faute et responsable des accidents survenus chez lui, lorsqu'il a négligé de prendre toutes les précautions possibles pour assurer la sécurité des ouvriers à son service ; il aurait dû adopter des mesures

de surveillance telles que l'accident n'eût pu se produire.

C'est ainsi que la Cour de Dijon déclarait qu'il était inadmissible que les yeux des ouvriers ne puissent être protégés contre des explosions qui sont bien inhérentes au fonctionnement d'un haut fourneau, mais contre les conséquences desquelles les ouvriers pouvaient et devaient être défendus, et qu'en ne prenant aucune précaution pour éviter ces accidents, ceux qui commandent et dirigent le travail engagent leur responsabilité. Cet arrêt fut confirmé par la Cour de cassation (1).

De même, la Cour de Grenoble (2) a rendu responsable un patron de l'accident survenu à un ouvrier, qui s'était blessé en cherchant à enlever d'une machine en mouvement la pâte de papier qui s'y était accumulée. L'arrêt constate que si l'ouvrier a pu se montrer moins habile ou moins attentif que d'habitude, ce défaut d'habileté ou d'attention suffisante ne peut être l'équivalent d'un fait d'imprudence ; de plus « une défaillance dans l'habileté ou dans l'attention doit entrer dans les prévisions d'un directeur d'usine, qui doit aussi faire en sorte de prémunir ses ouvriers contre les conséquences possibles de l'imperfection inhérente à la nature humaine ». Il relève encore le fait que la salle était mal

(1) 7 janvier 1878. D. 1878. 1. 297.

(2) 17 mai 1892. D. 1892. 2. 292.

éclairée, que le patron eut dû faire arrêter la machine lorsqu'il était nécessaire d'enlever la pâte à papier.

La Cour de Dijon appliquait encore ces principes dans un arrêt du 25 janvier 1894 (1), suivi d'un autre arrêt du 6 février de la même année (2). Ce dernier arrêt rendait un patron responsable d'un accident survenu à un de ses ouvriers, quoique il eût pris toutes les précautions qu'il est d'usage de prendre en pareil cas; toutefois, sa faute consiste à ne pas avoir pris des précautions plus grandes encore, puisque l'événement en a montré l'insuffisance.

Dans l'espèce qui va suivre, on ne saurait dire que c'est la faute du patron qui a occasionné l'accident, mais bien une imprudence de la victime; la Cour de cassation a admis pourtant la responsabilité du patron.

Un apprenti avait été retenu au travail au-delà de la limite fixée par la loi; il pénétra dans une partie de l'atelier où il lui était défendu d'aller; il refusa de se retirer malgré l'injonction qui lui en était faite, et, voulant jouer avec un camarade, tomba si malheureusement qu'il eut la tête broyée dans les rayons de la roue d'une machine à imprimer. La Cour de Rouen n'avait pas admis que le patron puisse être déclaré responsable, l'ouvrier étant victime de sa propre imprudence. La

(1) D. 1895. 2. 394.

(2) D. 1894. 2. 304.

Cour de cassation cassa l'arrêt (1) : la faute du patron réside dans le fait d'avoir retenu l'apprenti au-delà de l'heure réglementaire, sans cette prolongation de travail, celui-ci n'eût pu se rendre coupable de l'acte d'indiscipline qui lui est reproché; il y a donc lien de cause à effet entre la faute du patron et l'accident survenu à l'apprenti.

M. Planiol s'élève avec force, dans une note sur cet arrêt (2), contre cette façon de raisonner et il cherche à établir une formule qui permette de voir d'une façon précise si l'accident est véritablement causé par la faute imputée à celui auquel on réclame une indemnité. « La vérité, écrit-il, est que toute faute est relative en ce sens que sa portée, comme événement dommageable, est déterminée par les motifs de la règle dont elle est la violation. La faute étant l'inexécution d'un devoir, ceux-là seuls peuvent se plaindre de la faute qui auraient pu exiger l'accomplissement du devoir et même ils ne peuvent se prétendre lésés que d'une manière relative, c'est-à-dire dans ceux de leurs intérêts que la loi avait voulu protéger. Pour savoir si une faute engendre la responsabilité d'un événement dommageable, il faut donc rechercher si cet événement était du nombre de ceux que la loi voulait empêcher en ordonnant ou

(1) 7 août 1895. D. 1896. I. 81.

(2) Ibidem

en défendant quelque chose. S'abstenir systématiquement de cette recherche serait transformer un simple rapport de simultanéité en un rapport de causalité et agrandir démesurément, sans utilité et sans raison, l'étendue de la responsabilité des fautes. Il conviendrait donc de s'arrêter à une règle contraire à celle qui ressort de l'arrêté rapporté; elle pourrait être formulée à peu près en ces termes : pour que la contravention à une loi puisse être considérée comme cause d'un accident, il faudrait que l'ordre ou la défense de la loi ait eu pour but de protéger les personnes contre le danger qui s'est réalisé. »

Les décisions que nous avons relatées précédemment présentent ainsi le grave défaut de disjoindre la relation de cause à effet. M. Saleilles, qui a présenté un excellent résumé de l'évolution de la jurisprudence sur ce point (1), déclare que la cause est désormais envisagée moins dans sa relation subjective avec l'accident survenu, que dans sa matérialité elle-même, dans ses éléments objectifs. Un fait irrégulier est relevé à la charge d'une personne, sa responsabilité en découlera quoique le dommage ne soit pas le résultat direct de ce fait : « Dans la théorie de la jurisprudence, la faute en matière de responsabilité industrielle tend à devenir une faute purement objective, un fait matériel que l'on considère

(1) Note au Dalloz, 1897, I. 433.

comme irrégulier et qui a pour conséquence la responsabilité des risques.

En présence de ces transformations du principe initial, tout le monde est d'accord pour constater qu'il y a là, au point de vue juridique, quelque chose de boiteux ».

Aussi voyons-nous une grande partie de la jurisprudence se refuser à suivre ces errements et appliquer le principe qu'une faute n'engage la responsabilité de son auteur qu'autant qu'elle se rattache au préjudice causé par une relation directe. C'est ce que décidait la Cour de cassation en 1874 (1) et elle en faisait une application intéressante dans une espèce où il s'agissait de l'abordage de deux navires (2). La Cour d'Aix avait rendu un arrêt faisant peser la responsabilité sur un des navires parce qu'il avait été établi que ce dernier allait à une vitesse excessive ; mais comme il n'était constaté nulle part qu'il y ait eu relation directe entre la production du sinistre et la vitesse de marche du bateau, la Cour de cassation cassa l'arrêt. Elle a toujours continué à appliquer cette jurisprudence, c'est ce qui résulte encore d'un arrêt du 7 mars 1892 (3). Le propriétaire d'un immeuble endommagé par un incendie qui a pris naissance dans l'usine d'un voisin ne peut se prévaloir de

(1) S. 1875, I. 24.

(2) 19 Mars 1888, D. 1888, I. 391.

(3) D. 1892, I. 502.

l'inobservation de certains règlements pour rendre le voisin responsable, il faut encore que le demandeur apporte la preuve que cette contravention aux règlements a eu pour conséquence le sinistre. Nous pouvons citer encore une décision semblable du 10 décembre 1900 (1).

Il n'est pas douteux que pour rendre une personne responsable d'un accident, il faut fournir la preuve que la faute relevée à sa charge est la cause directe, immédiate du sinistre, il ne suffit pas, comme le faisaient les arrêts cités précédemment, de démontrer une faute initiale à la charge d'une personne qui engagerait sa responsabilité pour tous les accidents qui pourraient se produire dans la suite. En se refusant à admettre la présomption de faute de l'article 1384-1^o, les partisans irréductibles du système des articles 1382 et 1383 se trouvent dans l'alternative ou de refuser en fait l'indemnité à une victime intéressante, en mettant à sa charge la preuve d'une faute impossible à faire, ou de rechercher les causes des causes, de relacher le lien qui doit unir directement la faute et le dommage, de telle façon qu'il devient impossible de dire que l'un est la conséquence de l'autre, et de rompre ainsi avec l'interprétation traditionnelle de l'article 1382.

(1) D. 1901, I. 360.

II. *Système de l'article 1386 élargi*

D'après un certain nombre d'auteurs (Demolombe, *Obligations*, tome 8, n° 644; Larombière, *Traité théorique et pratique des obligations*, tome 7, page 665), l'article 1386 ne serait pas limitatif, au lieu de ne s'appliquer qu'au dommage causé par la chute d'un bâtiment, ses dispositions pourraient être étendues toutes les fois que l'on se trouve en présence d'une hypothèse analogue, ainsi en cas de dommage causé par le fait d'une chose inanimée, le propriétaire sera responsable si le dommage est la conséquence d'un état de vétusté, d'un vice propre que le propriétaire eut dû prévoir et vérifier et cette responsabilité ne s'arrêtera que devant la preuve du cas fortuit ou de la force majeure (1).

Cette opinion nous paraît difficilement acceptable, Laurent s'est prononcé contre elle : « Faire de l'article 1386 une disposition générale, écrivait-il, c'est effacer de l'article 1384 la disposition concernant le dommage causé par une chose qui est sous notre garde » Et M. Josserand écrit très justement (2) « qu'il est osé de soutenir que le législateur ait entendu par le mot bâtiment, désigner toutes les choses inanimées, d'autant

(1) Grenoble, 10 février 1892, S. 1893, 2. 205.

(2) *Responsabilité du fait des choses inanimées*.

plus que le texte figure après des dispositions spéciales n'ayant plus le caractère de généralité des articles 1382 et 1383 et qu'on s'accorde à ne pas étendre à des situations voisines. Si l'analogie peut être invoquée, lorsque le dommage a été causé par une chose unie au sol, elle fait défaut lorsque le préjudice a été occasionné par une chose mobile ». M. Saleilles, dans une note au *Dalloz* (1), partage la même opinion ; en dehors des cas où une machine est devenue l'accessoire d'un immeuble, il n'y a plus d'extension possible « car autant voudrait dire que l'article 1386 vise toutes espèces de machines, d'outillage ou de métiers, ce qui serait contraindre à la fois à ses termes les plus exprès, à ses motifs juridiques et à son esprit ».

Malgré ces objections qui nous semblent décisives, un nombre important de décisions judiciaires a consacré ce système.

Un arrêt de la Cour de Paris du 20 août 1877 (2) applique par analogie l'article 1386 au cas de chute d'un arbre tombé par suite de vétusté et de vice propre du tronc.

Un accident survenu à un ouvrier, qui eut la tête fracassée par la chute de débris de toiture amenée par l'explosion d'une machine, fournit à la Cour de cassa-

(1) D. 1897, 1. 433.

(2) S. 1878. 2. 48.

tion l'occasion de se prononcer sur la possibilité de l'extension de l'article 1386 (1).

« Attendu que la disposition de l'article 1386 du Code civil relative au vice de construction d'un bâtiment a pour base le principe que le propriétaire est responsable de plein droit des défauts qui y sont inhérents ; que ce principe s'étend à tout ce qui en dépend par incorporation ; qu'il suit de là, d'une part, que le propriétaire ne peut s'exonérer de la responsabilité qui est ainsi attachée à la propriété elle-même, en demandant à prouver qu'il n'a pu empêcher la ruine du bâtiment ou de ce qui y est incorporé ; d'autre part, que la victime du dommage causé par cette ruine n'est tenue d'établir que le vice de construction et qu'elle ne saurait être tenue d'établir, en outre, toute autre faute du propriétaire par suite de laquelle ce vice se serait produit ».

La Cour de Nancy (2) a décidé de même que la disposition de l'article 1386 s'étend à une machine à vapeur fixée à un bâtiment ; si la victime fait la preuve que l'explosion s'est produite par défaut d'entretien ou vice de construction le propriétaire sera responsable, sans qu'il soit besoin d'établir une faute particulière à sa charge.

(1) 19 avril S. 1887. 1. 217.

(2) 21 mars 1896. 2. 235.

De même le propriétaire d'une maison dans laquelle se trouve un ascenseur devra réparer le dommage causé par le mauvais fonctionnement de son appareil (1).

Il résulte des motifs d'un arrêt de la Cour de Douai que le propriétaire d'une chose inanimée devient responsable du dommage qu'elle a pu occasionner lorsque ce dommage est la conséquence d'un défaut d'entretien, sans qu'il soit nécessaire d'établir à sa charge une faute personnelle (2).

Récemment la Cour de Paris (3) a invoqué l'article 1386 dans une espèce où il paraît être difficilement applicable. Il s'agissait d'une armoire à glace qui, dans sa chute, avait occasionné des blessures à une femme de ménage; les enquête et contre-enquête avaient établi qu'un des pieds du meuble était en mauvais état et l'armoire mal calée; ces constatations paraissent suffisantes à la Cour pour établir le défaut d'entretien et appliquer par analogie l'article 1386.

Enfin, le 19 mai 1906, le Tribunal civil de la Seine (4) déboutait une cuisinière qui réclamait une indemnité à son maître. Elle avait été blessée par un jet de flammes parti du fourneau de la cuisine, mais il n'avait pas été démontré que le fourneau fut en mauvais état; il semble

(1) Paris 25 mars 1901. D. 1901 2. 396.

(2) 13 mai 1902. D. 1904. 2. 44.

(3) 11 mars 1904. S. 1907. 2. 124.

(4) D. 1907. 2. 250.

résulter des considérants du jugement qu'au cas où il y aurait eu défaut d'entretien prouvé, la demande d'indemnité eût été recevable.

Nous avons déjà dit combien cette extension de l'article 1386 à des cas que le législateur ne voulait certes pas soumettre à son domaine nous paraît condamnable au point de vue juridique. Nous ferons de plus remarquer qu'au point de vue pratique, laissant au demandeur la charge de prouver le défaut d'entretien ou le vice de construction, ses résultats ne sont pas satisfaisants ; le plus souvent la victime succombera faute de pouvoir prouver que l'accident est dû à l'un ou l'autre des cas prévus par l'article 1386.

III. *Système de la responsabilité contractuelle*

Pour remédier aux inconvénients que nous avons signalés plus haut et qui résultaient de ce que la charge de la preuve était imposée à la victime, deux auteurs, M. Sauzet en France et M. Saintelette en Belgique, ont présenté en 1883 un système qui permettait de soustraire à l'application des principes posés par les articles 1382-1383 les accidents survenus à une personne liée, préalablement au sinistre, par un contrat au propriétaire de la chose dommageable.

Nous suivrons principalement, pour l'exposé de cette doctrine, l'argumentation présentée par M. Sauzet (1).

Si l'ouvrier est soumis à l'obligation de fournir la

(1) *Revue critique de législation et de jurisprudence.*

preuve, cela tient à la source de la responsabilité du patron : cette responsabilité serait délictuelle. Or, pense M. Sauzet, c'est là qu'est l'erreur : « La cause de l'obligation du patron n'est pas dans le délit ou le quasi-délit civil de l'article 1382, dans le délit criminel de l'article 319 du Code pénal, elle est dans la convention même qui le lie à l'ouvrier, elle est dans le contrat de louage d'ouvrage.

Elle découle de ce contrat comme l'autre obligation du patron, celle de payer le salaire : « Les choses envisagées ainsi, la responsabilité du patron devient contractuelle, avec cette conséquence immédiate que l'ouvrier n'aura qu'une preuve à fournir : celle de l'existence du contrat de louage d'ouvrage. Si le patron défendeur se prétend libéré de l'une des obligations dont il est tenu en vertu du contrat de louage d'ouvrage, ce sera à lui à faire la preuve du fait libératoire, cela est conforme à l'article 1315, 2^e alinéa, et c'est l'application du brocard : *reus excipiendo fit actor*. Ces conséquences ne sont pas douteuses, mais il faut établir le principe : à savoir que la responsabilité du patron serait contractuelle.

M. Sauzet, pour montrer quelle extension exagérée on a donnée à l'article 1382, cite à l'appui de son dire des exemples tirés du Code même. C'est ainsi que le locataire qui répond, en vertu des articles 1732 et 1733, des pertes qui arrivent pendant sa jouissance ou de l'incendie, devra, pour se libérer, établir le cas fortuit,

la force majeure ou le vice de construction ; s'il en est ainsi, c'est que sa responsabilité est contractuelle, il doit restituer la chose louée en bon état. De même les articles 1952, 1954, qui établissent la responsabilité des hôteliers et aubergistes, en cas de vol ou de dommage survenus aux effets que le voyageur apporte chez eux, ne sont pas une application de l'article 1382 ; cette responsabilité découle de l'obligation de restituer qui pèse sur l'aubergiste, que la loi considère comme recevant un dépôt nécessaire. Si le dépositaire ne peut restituer la chose, il devra, pour ne pas être condamné, établir un fait libératoire.

A cela on peut objecter que dans les exemples précédents l'obligation contractuelle résulte d'un texte de la loi.

Il n'en est pas ainsi en matière de louage d'ouvrage. On doit donc décider que la responsabilité du patron doit résulter de l'application de l'article 1382. Mais M. Sauzet estime qu'il résulte de la nature même du contrat de louage d'ouvrage que le patron assume l'obligation de prendre toutes les mesures nécessaires pour sauvegarder des accidents ceux qu'il emploie ; il doit pour ainsi dire restituer ses ouvriers en bon état. Cela résulte en fait de l'intention des parties : le patron dirigeant le travail, établissant et transformant le matériel, a le devoir de veiller à ce que les mesures de précaution indispensables soient prises, d'autant plus que dans tout cela le rôle de l'ouvrier est purement passif ; il

subit les changements, les transformations en vertu de son contrat même.

Mais étant donné que la responsabilité du patron de délictuelle devient contractuelle, n'en résultera-t-il pas que des conventions spéciales intervenues au contrat lui permettront de s'affranchir de toute responsabilité ; cela serait impossible en cas de faute délictuelle, puisqu'on ne peut, par avance, s'exonérer des conséquences de son délit ; mais ici le danger ne serait-il pas à craindre ? M. Sauzet ne le croit pas ; pour lui, les conventions insérées au contrat tendant à exonérer le patron de toute responsabilité seraient nulles, par la raison que l'obligation qui pèse sur le patron de veiller à la sécurité et à la santé de ses ouvriers est un élément essentiel du contrat de louage d'ouvrage.

La loi du 9 avril 1898 ayant définitivement réglé la question des accidents dont les ouvriers sont victimes pendant le travail, la responsabilité contractuelle du patron vis-à-vis de ses ouvriers a perdu une partie de son intérêt, mais la question est intéressante au point de vue du transport des personnes.

M. Sainctelette a très nettement exposé la question en matière de contrat de transport (1). Après avoir posé que le transport des personnes fait l'objet d'un contrat de louage d'ouvrage ou d'industrie, M. Sainctelette se demande : « Qu'est-ce, en fait, que le contrat de trans-

(1) *Responsabilité et garantie*, chap. 4.

port ? Une convention par laquelle le voiturier, pour un prix déterminé, s'oblige à porter l'objet dont il s'agit du lieu de départ au lieu d'arrivée. Porter un objet d'un lieu dans un autre, n'est-ce pas, selon le sens commun et la bonne foi, le remettre à l'arrivée tel qu'on l'a reçu au départ, c'est-à-dire sans altération survenue pendant le transport et surgies du transport ? C'est d'un transport ainsi fait, d'un transport laissant l'objet sain et sauf que vous avez stipulé et dont je vous ai promis le prix.

Si l'objet dont il s'agit n'arrive pas à destination tel qu'il était à l'expédition, sain et sauf de tout risque de transport, votre obligation n'est pas exécutée et ne peut être réputée telle, à moins que vous ne prouviez que l'altération provient d'une cause étrangère qui ne peut vous être imputée. C'est bien là ce que disent le bon sens et la bonne foi ».

C'est ce que décide l'article 1784 pour le transport des choses, sans doute « la règle écrite dans le texte de l'article 1784, mais dictée par la raison et l'équité, n'est pas, comme expression de la volonté du législateur, applicable aux personnes, puisqu'elle ne parle que des choses, mais, comme précepte de raison, comme principe de droit naturel, elle a été tacitement adoptée par le législateur en vertu de l'article 1135 et elle régit le transport des personnes avec la même énergie que le transport des choses. Où serait la raison de distinguer entre le voyageur et son bagage, de refuser à la personne la

protection et la défense qu'on reconnaît devoir au colis ? ».

M. Lyon-Caen a exposé des idées semblables dans une note, sous un arrêt de la Cour de cassation qui déclarait que l'article 1784 qui régissait le transport des choses était inapplicable au transport des personnes (1) et que par application de l'article 1382 la preuve d'une faute du voiturier incombait au voyageur. « Qu'importe que l'article 1784 ne régie pas le transport des personnes si les principes généraux du droit, à défaut de texte formel, conduisent à admettre pour cette sorte de transport une règle de preuve toute semblable à celle que consacre expressément l'article 1784 pour le transport des choses ? ».

En effet, au cas d'inexécution ou de mauvaise exécution d'un contrat, c'est le débiteur qui doit prouver le fait qui l'exonère ; cela résulte des articles 1315 et 1147 dont l'article 1784 n'est que l'application. « Il est incontestable qu'un contrat intervient entre la compagnie de chemin de fer et le voyageur et que, par suite, l'action en dommages-intérêts exercée à raison d'un accident arrivé à celui-ci, est fondée sur une faute contractuelle. Pourquoi donc ne pas appliquer les principes généraux posés plus haut au transport des personnes. Y a-t-il des motifs quelconques d'y déroger pour ce contrat ? Nous ne les apercevons pas ». Il serait singulier que la

(1) 10 Novembre 1884, S. 1885, I. 129.

vie des personnes soit moins protégée que les marchandises.

M. Sarrut adopte les mêmes principes dans une note sous un arrêt de cassation du 10 novembre 1884, qui décidait qu'il fallait, en cas d'accident survenu à une personne, écarter l'article 1784. « Le voiturier est lié par un contrat, donc, en cas d'inexécution de ses obligations, il est présumé en faute et responsable. Vous devez remettre ma marchandise en bon état dira l'expéditeur, vous deviez me transporter sain et sauf dira le voyageur; la marchandise est avariée, je suis blessé, prouvez que vous êtes exempt de faute ou indemnisez-moi. Ainsi se présente la situation juridique des parties. Est-il nécessaire pour la déterminer de la sorte de recourir aux articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce? Assurément non. Il suffit de consulter les articles 1315 et 1147 qui disposent que celui qui se prétend libérer doit justifier le fait qui a produit l'extinction de son obligation et que le débiteur est condamné toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution de son obligation provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée ».

Reste la très importante question examinée déjà à propos du contrat de travail, celle de la clause de non-garantie. La théorie de la responsabilité contractuelle une fois admise, il est facile de prévoir que dans tous les contrats de travail, sur tous les billets de chemins de fer, sera inscrite une clause d'exonération des acci-

dents, or cette clause aura au moins ce résultat de renverser la preuve, de la mettre à la charge de la victime, et alors toute l'utilité que l'on tirait du système disparaît. Faut-il donc admettre que cette clause de non-garantie sera nulle, comme contraire à l'ordre public. M. Sainctelette n'ose aller aussi loin, il écrit en effet que « rien n'empêche le voyageur et le voiturier de convenir, par exemple, que le voiturier sera garant de toute inexécution du contrat, quelle qu'en soit la cause, force majeure et cas fortuit compris. En sens inverse, ils peuvent s'accorder à mettre la preuve de la cause de de l'accident à la charge du voyageur plutôt que du voiturier.

Mais il ne leur est point permis de convenir que le voiturier ne sera pas tenu du mal fait au voyageur par la négligence ou de lui-même ou de quelques-uns de ses agents. Le mal fait aux personnes par défaut de prévoyance ou de précaution est une lésion d'ordre public que ne peuvent autoriser les contrats les plus explicites » (1) Nous ne voyons pas ce que gagnera le voyageur à cette distinction; la clause de non-garantie acceptée, il devra toujours faire la preuve de la cause de l'accident; si, en effet, il déclare que la clause ne peut s'appliquer, comme contraire à l'ordre public, parce que l'accident est dû à un défaut de prévoyance ou de précaution, il faudra qu'il fournisse la preuve de

(1) *Responsabilité et garantie*, p. 103.

cette exception, qu'il démontre la faute du voiturier pour pouvoir déclarer ensuite que ce dernier ne pouvait s'exonérer par avance des conséquences de sa faute. Il ne reste donc qu'un seul moyen de faire produire quelque utilité au système : interdire en toute état de cause la clause de non-garantie.

Le système de la responsabilité contractuelle fut, durant un certain temps, en faveur auprès de la jurisprudence belge. La Cour d'appel de Liège, le tribunal civil de Bruxelles, le tribunal de commerce de Bruxelles admirent tout d'abord, en matière de louage de travail, que le patron était tenu, par son contrat même, de garantir la sécurité de l'ouvrier et de restituer sa personne indemne de tout accident (1). On peut citer encore un arrêt de la Cour de Bruxelles, confirmé par la Cour de cassation belge, le 8 janvier 1886 (2), et autre arrêt de la Cour de Gand, du 18 juin 1887 (3). Mais cette jurisprudence fut définitivement condamnée par la Cour de cassation dans un arrêt du 5 octobre 1893 (4). Il s'agissait d'une demande en dommages-intérêts formée contre l'Etat belge par un voyageur qui, au moment d'entrer dans son compartiment, fut atteint à l'œil gau-

(1) Liège, 18 juin 1885 ; Trib. civ. de Bruxelles, 25 avril 1885 ; Trib. com. de Bruxelles, 28 avril 1885, S. 1885, 4. 25.

(2) S. 1886, 4 25.

(3) S. 1889, 4 1.

(4) S. 1894, 4 5.

che par une étincelle partie de la locomotive, accident qui amena la perte de l'œil; il fondait sa demande en garantie sur l'article 1784. Il résulte des attendus de l'arrêt que l'article 1784 n'est pas applicable au voyageur, que l'État n'a pas assumé éventuellement l'obligation de supporter les conséquences des lésions corporelles survenues au cours du transport et que l'action du demandeur se fondait en réalité sur l'article 1382.

Il est intéressant de noter qu'en Belgique une loi du 25 août 1891 a donné une solution à la difficulté qui nous occupe. Cette loi décide, en effet, que les voituriers, quels qu'ils soient, sont responsables des accidents survenus aux personnes, à moins qu'ils n'établissent la force majeure, le cas fortuit ou la faute de la victime. L'arrêt, postérieur à cette loi, tranchait pourtant la question sous l'empire des anciens principes, l'accident étant survenu avant la promulgation de la loi, qui n'a pas d'effet rétroactif.

En France, la Cour de cassation n'a jamais admis la théorie de la responsabilité contractuelle. Un arrêt du 10 novembre 1884 la réfute en ces termes pour ce qui concerne le contrat de transport :

« Attendu qu'en déclarant dans l'article 1784 les voituriers responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure, le législateur a clairement indiqué, par les expressions même dont il s'est servi, qu'il ne s'occu-

pait que du transport des choses et marchandises et non du transport des personnes.

« Attendu que la règle édictée par cet article 1784 n'est que l'application au dépôt nécessaire de la chose transportée entre les mains du voiturier, du principe général posé dans les articles 1302 et 1315 du même code sur la preuve de la libération, principe d'après lequel le voiturier doit, comme tout autre dépositaire d'un corps certain, le rendre en bon état à celui qui le lui a remis ou bien justifier de l'extinction de son obligation par paiement ou par cas fortuit ou force majeure ;

« Attendu que ce principe ne saurait être appliqué au transport des personnes par rapport auxquelles les règles de la responsabilité civile sont exclusivement fixées par les articles 1382 et suivants du Code civil ».

Les autres juridictions n'ont jamais admis la responsabilité contractuelle du patron vis-à-vis de ses ouvriers, mais pour l'hypothèse plus favorable du contrat de transport, certaines décisions se séparent des principes énoncés par la Cour de cassation. La Cour d'appel de Paris a successivement tranché la question dans un sens favorable ou défavorable à la responsabilité contractuelle. On peut citer dans le sens favorable ses arrêts du 27 juillet 1892 (S. 1893, 2. 93); 21 février 1894 (S. 1894, 2. 89); et 23 juillet 1894 (D. 1895, 2. 63), ce dernier arrêt rendu par la 7^e Chambre était suivi, le 27 juillet 1894, d'un arrêt en sens contraire émanant de la 4^e Chambre (D. 1895, 2. 63).

Mais c'est surtout le Tribunal de commerce de la Seine qui a résisté le plus longtemps à la jurisprudence de la Cour de cassation. On peut relever un nombre considérable de décisions favorables à la responsabilité contractuelle du voiturier vis-à-vis du voyageur : 27 février 1889 (*Le Droit* du 10 mars 1889); 19 avril 1890 (*Le Droit* du 11 mai 1890); 3 octobre 1891 (*Le Droit* du 23 octobre 1891); 5 avril 1893 (*Le Droit* du 27 avril 1893); 21 juin 1893 (*Le Droit* du 19 juillet 1893); 2 mars 1893 (*Le Droit* du 16 mars 1894); 19 novembre 1894 (*Le Droit* du 12 décembre 1894). Mais le Tribunal de commerce de la Seine se voyait obligé d'abandonner sa jurisprudence le 29 mai 1895 (*Le Droit* du 27 juin 1895), ce jugement constate qu'il résulte d'arrêts récents de la Cour d'appel et de la Cour de cassation que les prescriptions de l'article 1784 du Code civil s'appliquent uniquement aux choses et non aux personnes.

Quoiqu'il en soit de ces divergences, la majorité de la jurisprudence française applique au transport des personnes les articles 1382 et suivants. Nous pouvons citer en ce sens : Cour de Poitiers, 6 février 1888 (S. 1888, 2. 138); Cour de Paris, 27 juillet 1892 (S. 1893, 2. 93); Cour de Riom, 14 février 1894 (S. 1895, 2. 45); Cour de Paris, 21 février 1894 (S. 1894 2. 89); 23 juillet 1894 (D. 1895, 2. 63); 30 janvier 1895 (D. 1895, 2. 496). Au reste, les derniers arrêts de la Cour de cassation fixent définitivement la jurisprudence. A deux reprises, le

1^{er} mai 1899 (1) et le 14 décembre 1903 (2), la Chambre des requêtes a affirmé : « qu'en déclarant dans l'article 1795 les voituriers responsables de la perte, des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure, le législateur a clairement indiqué, par les expressions mêmes dont il s'est servi, qu'il ne s'occupait que du transport des choses et marchandises et non du transport des personnes ».

La résistance de la jurisprudence à admettre la théorie de la responsabilité contractuelle se justifie amplement par cette considération qu'il ne suffit pas que deux personnes soient liées par un contrat pour qu'il en résulte immédiatement que tous les rapports juridiques qui naîtront par la suite entre elles soient régis par les règles de ce contrat.

Lorsqu'il intervient un contrat de travail entre un patron et un ouvrier, un contrat de transport entre un voiturier et un voyageur, on ne peut affirmer que les deux parties ont entendu prévoir un événement qui prend naissance en dehors du contrat et que le patron et le voiturier ont eu l'intention de prendre à leur charge tous les résultats de cet événement si fâcheux qu'il soit. Nous croyons qu'il est plus conforme à la

(1) D. 1899, I. 558.

(2) D. 1905, I. 314.

réalité des choses de dire que ni l'un ni l'autre n'ont, en contractant, songé à engager leur responsabilité au-delà des limites ordinaires en cas d'accident; l'objet du contrat est simplement celui-ci : un louage d'ouvrage moyennant un certain salaire; si le salaire n'est pas payé, si l'ouvrage n'est pas exécuté ou mal exécuté, alors on pourra invoquer le contrat; mais pour tout ce qui est en dehors de l'objet du contrat, comme un accident, dont les deux parties n'ont pas eu la volonté de régler les conséquences, on reste sous l'empire du droit commun et tout doit se régler comme s'il s'agissait de deux personnes étrangères l'une à l'autre.

Pour le contrat de transport en particulier, invoquer l'article 1784, c'est faire une assimilation impossible entre le voyageur et son bagage. Voici comment s'exprimait à ce sujet le Procureur général dans son rapport présenté à la Cour de cassation belge, avant l'arrêt du 5 octobre 1893 (1) : « C'est témoigner de peu de considération pour la personnalité humaine que de la faire descendre au rang de simple ballot de marchandise. Le voyageur n'est pas confié au voiturier; être de raison, capable de réflexion et de volonté, dans toute l'étendue de son libre arbitre et, partant, de sa responsabilité, il est à même de prendre les précautions dont toute personne raisonnable et prudente a coutume de

(1) S. 1894. 4. 7.

s'entourer pour assurer sa conservation. La première sécurité de l'homme est celle qu'il se doit à lui-même, et ce n'est que lorsque celle-ci n'a pas suffi et a été déjouée par les événements qu'il y a lieu de rechercher si l'accident n'est pas imputable à autrui. Au-delà de la prestation du transport convenu, le voiturier n'est pas tenu à une diligence plus grande que celle qui est usitée en tout autre contrat, tel que le bail, le prêt ou le mandat. »

Certains jurisconsultes, pour échapper à ces objections, ont apporté des modifications au système de la responsabilité contractuelle, tel qu'il était primitivement exposé.

M. Labbé (1) écrit que : « tout contractant doit, relativement à l'objet du contrat, la mesure de diligence fixée par le contrat lui même » ; ainsi « le maître doit prendre toutes les mesures propres à préserver l'ouvrier de dangers inhérents à l'industrie exercée... Si un malheur arrive, si un ouvrier est blessé et que la blessure provienne de l'instrument, de l'appareil, de la substance fournie par le maître, celui-ci doit une indemnité, à moins qu'il ne démontre qu'il a rempli les obligations du contrat, c'est-à-dire qu'il a fait tout ce qui relevait de la prudence humaine afin de prévenir l'accident ou d'en atténuer les déplorables effets, et comme une preuve indéfinie est à peu près impossible, cela revient

(1) Notes au Sirey 1885. 4. 25. et 1889. 4. 2.

presque à dire : à moins qu'il ne démontre l'intervention d'une force majeure étrangère ou une faute de l'ouvrier. » Mais le patron ne contracte pas une obligation de garantie absolue, on ne peut dire qu'il doit la sécurité entière à l'ouvrier; ce qu'il doit, c'est tenir son matériel en bon état et prendre toutes les précautions nécessaires; il faudra, de plus, que l'ouvrier établisse une corrélation entre la négligence du patron et l'accident qui lui est survenu. Enfin, comme il s'agit là d'interprétation de volontés, il est nécessaire de respecter la liberté des conventions. M. Labbé admet la validité des clauses d'irresponsabilité, tout au moins jusqu'à la limite du dol.

Dans son excellente note, sous l'arrêt rendu dans l'affaire Teffaine (1), M. Esmein invoque aussi le principe de la responsabilité contractuelle, mais avec des modifications notables. Il considère que c'est aller trop loin que de dire que le patron doit, en vertu de son contrat, rendre l'ouvrier sain et sauf au sortir du travail. Il invoque les principes généraux de louage, contrat de bonne foi et l'article 1721, aux termes duquel il est dû garantie au preneur pour tous les vices ou défauts de la chose louée qui en empêchent l'usage, quand même le bailleur ne les aurait pas connus lors du bail. S'il résulte de ces vices ou défauts quelque perte pour le preneur, le bailleur est tenu de l'indemniser. Or,

(1) S., 1897. 1. 20.

« ces principes, incontestablement applicables au louage de choses, s'appliquent également au louage d'ouvrage et d'industrie, car ils dérivent de la nature même du contrat. On ne voit point de raison de distinguer. » En conséquence, si l'outil, la machine mise entre les mains de l'ouvrier par le patron présentent un défaut, un vice de construction, le patron en répondra, alors même qu'il les a ignorés ; l'ouvrier n'aura à démontrer que ces vices pour obtenir une indemnité et le patron pourra s'exonérer de cette responsabilité en prouvant qu'il lui était humainement impossible de les connaître.

A ces deux systèmes, on peut présenter un même ordre d'objections : c'est que l'on suppose que l'inexécution du contrat vient de la part du patron ou du voiturier et cela pour lui appliquer l'article 1147 d'après lequel celui qui n'exécute pas ses obligations doit des dommages-intérêts. Mais qui nous prouve que ce n'est pas l'ouvrier ou le voyageur qui n'ont pas rempli les obligations qui leur étaient imposées aussi par le contrat : ont-ils respecté les règlements, montré la prudence nécessaire ? On l'ignore et il n'y a pas de raison de présumer que c'est l'un plutôt que l'autre des deux contractants qui est en défaut.

Le système ingénieux présenté par M. Chavegrin échappe à ce reproche (1). Il considère que la responsabilité du voiturier est tantôt contractuelle et tantôt délictuelle. « Parmi les accidents dont les voyageurs souff-

(1) S. 1896, 2. 225.

frent, les uns demeurent en dehors de la convention, comportent l'application des articles 1382 et suivants du Code civil et n'obligent le voiturier que si l'on a établi qu'ils proviennent de sa faute ou de celle de ses préposés ; les autres, prévus dans la convention, incombent au voiturier, sauf preuve contraire de sa part. » Cette distinction résulte de l'examen de nos lois : si les articles 1784 et 105 du Code de commerce décident que tous les accidents survenus à des marchandises sont à la charge du voiturier, c'est qu'il résulte de la nature même de ces choses qu'elles ne peuvent se détruire ou se détériorer elles-mêmes, une avarie survenue engagera donc toujours la responsabilité du voiturier. Il n'en est pas ainsi des voyageurs doués d'un mouvement propre, capables de veiller eux-mêmes à leur sécurité ; le voiturier ne doit pas être responsable de leurs actes d'imprudence. On distinguera donc deux sortes d'accidents : ceux dans lesquels le rôle du voyageur a été purement passif, ou il n'a pu concourir d'aucune façon à produire l'accident ; ce sera par exemple un déraillement, la rencontre d'un omnibus et d'un camion ; ici nous pouvons assimiler les voyageurs à des choses et appliquer la responsabilité contractuelle, cette responsabilité contractuelle étant, dans des cas semblables, conforme vraisemblablement à l'intention des parties. « Le voiturier s'engage par le contrat à supporter certains accidents, le droit de prouver qu'il ne doit rien lui étant réservé. Inversement, il y a d'autres faits

dont le transporteur n'est tenu d'indemniser les victimes qu'après preuve faite contre lui ». Ce sera par exemple l'accident survenu au voyageur renversé par une locomotive en traversant les voies. Il faut remarquer que cette distinction ne peut nullement s'appliquer aux accidents de l'industrie, car l'ouvrier pendant son travail est toujours un être agissant volontairement et maître de sa personne, on ne peut, en aucun cas, l'assimiler au voyageur enfermé dans son wagon.

Si on examine le point de départ de la théorie de la responsabilité contractuelle, l'extension considérable qui lui était donnée par les auteurs qui l'ont primitivement exposée et l'application restreinte à laquelle aboutit M. Chavegrin, on voit combien il a été parcouru de chemin en arrière. C'est qu'en effet l'objection présentée précédemment tirée de la volonté des contractants, ne pouvait pas être réfutée. Pour pouvoir compléter les conditions d'un contrat et appliquer l'article 1160 « il faut ou bien qu'il s'agisse de clauses admises par l'usage, ou bien, et c'est là tout au moins une condition indispensable, lorsqu'il s'agit de droits et d'obligations fondée sur un accord de volonté, que les clauses soient tellement liées, en quelque sorte, au fonctionnement de la convention qu'elles en forment l'accessoire indispensable et qu'on ne risque pas, en les sous-entendant, de transformer entièrement et de méconnaître la volonté des parties ou tout au moins de l'une d'elles (1) ». Or il

(1) Saleilles, note au Dalloz.

est impossible d'affirmer que l'ouvrier, le voyageur, aient entendu stipuler du patron ou du voiturier une promesse de sécurité et que ces derniers aient consenti à s'y soumettre; de plus, cette clause de garantie n'est pas de la nature même du contrat de louage d'ouvrage, ce n'en est qu'un accessoire, un à-côté, on ne peut donc la suppléer. De plus, la jurisprudence de la Cour de cassation qui admet qu'une clause d'irresponsabilité insérée dans le contrat a pour effet de renverser la preuve, enlève toute utilité au système de la responsabilité contractuelle qui avait principalement pour but de mettre la preuve à la charge du défendeur; il est évident que cette clause, devenue de style, eût été insérée dans tous les contrats et qu'en conséquence la situation de la victime serait restée la même que sous le régime de la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle.

Il faut encore remarquer que ce système n'améliore aucunement la situation des tiers qui n'ont pas contracté avec le propriétaire de la chose dommageable, tandis qu'il est facile de remédier aux inconvénients que peut présenter un contrat déterminé par une loi spéciale; la difficulté soulevée pour le contrat de travail a reçu une solution par la loi du 9 avril 1898, de même pour le contrat de transport, des lois spéciales sont intervenues dans un grand nombre de pays étrangers pour régler la question des accidents survenus aux voyageurs; il peut en être ainsi demain pour la France.

Nous pouvons citer, en Allemagne, la loi du 7 juin 1871, en Autriche, la loi du 5 mars 1867, en Hongrie, celle du 7 juin 1874, la loi belge du 25 août 1891, la loi hollandaise du 9 avril 1875, la loi russe du 25 janvier 1878, la loi suisse du 1^{er} juillet 1875, qui toutes établissent la responsabilité de plein droit du voiturier, en cas de lésions corporelles survenues au voyageur, la preuve contraire étant réservée. La loi allemande, la loi hollandaise et la loi hongroise prononcent la nullité des clauses de non-garantie ; il faut signaler particulièrement les dispositions de la loi belge qui, admettant la validité de la clause de non-garantie en ce qui concerne les marchandises, la prohibe d'une façon absolue lorsqu'il s'agit de voyageurs.

IV. — *Système du risque créé*

Ce système, au point de vue des textes, s'appuie sur l'article 1384-1^o, mais c'est sur le fondement à donner à cette disposition qu'existe la divergence avec le système que nous avons soutenu précédemment.

Les partisans de cette théorie croient que l'idée de faute a fait son temps, c'est une survivance inutile dans notre code du principe romain de la faute aquilienne ; à Rome, celui-là seul qui était en faute pouvait être déclaré responsable, puisque, en définitive, les dom-

mages-intérêts étaient considérés comme de véritables peines privées, mais, à notre époque, il n'en est plus de même. « On oublie qu'il ne s'agit plus de condamner à une peine mais de faire supporter un risque. Un accident se produit ; sans doute, si celui qui en est l'auteur l'a voulu ou que sa négligence grossière en soit la cause, qu'on lui impute toutes les suites de sa faute, rien de plus juste : c'est le principe de la réparation intégrale, fondée sur la faute. L'ancienne conception romaine se retrouve ici. Mais, neuf fois sur dix, les choses sont loin d'être aussi nettes. L'accident a été le fait du hasard ; sans doute, en cherchant bien, on reconnaît qu'il aurait pu être évité. En réalité, pour faire avant le calcul qui été fait après, pour être en mesure de s'arrêter aux prévisions possibles que ce calcul eût fait entrevoir, il faudrait, à une époque où l'activité est la règle, passer sa vie à prévoir, hésiter et ne rien oser. La vie moderne est une question de risques. Donc on agit. Un accident se produit, il faut forcément que quelqu'un en supporte les suites. Il faut que ce soit, ou l'auteur du fait ou sa victime. La question n'est pas d'infliger une peine, mais de savoir qui doit supporter un dommage, de celui qui l'a causé ou de celui qui l'a subi. Le point de vue pénal est hors de cause, le point de vue social est seul en jeu. Ce n'est plus à proprement parler une question de responsabilité, mais une question de risque. Qui doit les supporter ? Forcément, en raison et en justice, il faut que ce soit celui qui, en agissant, a

pris à sa charge les conséquences de son fait et de son activité.

Toute la question est de savoir si l'auteur du fait n'a pas été lui-même l'instrument aveugle et purement mécanique d'une force brutale : ce serait alors un pur cas fortuit. Celui qui l'a subi et qui en a transmis le contre-coup n'est pour rien dans l'affaire. Mais si le fait dérive de sa personnalité propre, s'il est son œuvre, comme dit l'article 1382 et il ne dit pas autre chose, et, pour reprendre l'expression de M. Tarde, si l'acte est devenu comme un acte d'appropriation personnelle, il y a responsabilité civile. Ce qui veut dire que le risque est pour celui qui s'est approprié le fait » (1).

Le risque professionnel consacré par la loi du 9 avril 1898 n'est qu'une partie de la question, elle existe en dehors de l'industrie aussi bien que dans l'industrie. On peut même dire qu'elle se pose avec plus de netteté, lorsque la victime est complètement étrangère à la chose dommageable. Dans une certaine mesure, l'ouvrier blessé par une machine, le mineur tué par un coup de grisou, profite de cette machine, de l'exploitation de la mine ; ils en tirent un salaire. Mais le passant renversé par une voiture, le rabatteur atteint à la chasse par un fusil qui éclate, sont complètement étrangers à la chose, et comment peut-on admettre

(1) Saleilles, *Accidents du travail et responsabilité civile*, p. 4.

qu'ils doivent supporter les risques de ce dont le propriétaire tire profit ou plaisir. « Refuser toute indemnité à la victime du fait des choses, c'est mettre les conséquences de l'accident à la charge de celui qui a joué un rôle inerte, pour en exonérer celui qui, par la direction donnée à son activité, a véritablement causé le dommage » (1).

Voici donc la question nettement posée : Vous créez un risque, vous devez en supporter les conséquences. Peu m'importe que vous soyez en faute ou non, ceci est du domaine de la loi pénale ; le dommage causé est le résultat de votre activité, vous en devez réparation civilement, innocent ou coupable.

M. Planiol a combattu cette thèse avec de très justes arguments. On ne peut dire qu'une personne soit responsable du dommage causé par une chose uniquement parce qu'elle en est propriétaire. « Par la façon dont la loi s'exprime, il est bien évident que le gardien responsable d'une chose peut être une autre personne que le propriétaire et que, même pour ce dernier, la responsabilité vient de la garde qu'il a assumée et non de sa qualité de propriétaire, puisque toute responsabilité disparaît quand il confie la garde à un autre en conservant la propriété » (2). Certes, la propriété n'est pas

(1) Jossierand. *Responsabilité du fait des choses inanimées*.

(2) Note sous Cassation, 8 mai 1906. D. 1906. 1 457.

illimitée, mais s'il est juste d'en restreindre les droits, il faut aussi en restreindre les charges. L'homme n'étant responsable que de son propre fait, il faut qu'en remontant la série des causes de l'accident nous puissions arriver à une faute, qui est la base nécessaire de toute responsabilité personnelle.

D'ailleurs, que ce ne soit pas nécessairement le propriétaire de la chose dommageable mais bien celui qui en a la maîtrise, c'est-à-dire la garde et la direction, qui doit être déclaré responsable, ceci est accepté par un des promoteurs de la théorie nouvelle, M. Josserand (1). Mais alors si ce n'est plus uniquement la propriété qui est la cause de la responsabilité mais bien la garde ou la direction, la responsabilité devient une question d'habileté et de surveillance, c'est-à-dire, en définitive une question de faute.

Approfondissant la question plus particulièrement, à raison des accidents causés par les machines à battre que les tribunaux ont souvent à examiner, M. Planiol s'élève contre l'interprétation donnée par les partisans du nouveau système aux nombreuses condamnations prononcées contre les entrepreneurs de battage (2). Les tribunaux ne déclarent pas l'entrepreneur responsable parce qu'il a créé un risque avec sa machine et qu'il

(1) Note. D. 1906. 2. 249.

(2) La Chatre, 29 déc. 1904. D. 1905. 2. 54 ; Lannion, 5 déc. 1905 et Bourges, 15 janv. 1906. D. 1906. 2. 249.

doit en supporter les conséquences, mais bien parce qu'il résulte de l'examen des faits la preuve de sa négligence ou de son imprudence.

Examinons les deux idées sur lesquelles on veut asseoir, en dehors de l'idée de faute, la responsabilité de l'entrepreneur de battage : Le risque et le profit.

Pour le risque, peut-on dire que c'est l'entrepreneur qui l'a créé plus que le cultivateur, surtout lorsque ce dernier a accumulé les meules dans un espace restreint, n'a pas suffisamment déblayé l'aire de battage ? Les juges devront donc rechercher lequel des deux a commis une faute, une négligence pour pouvoir déterminer qui supportera les conséquences de l'accident.

Si l'on prend pour fondement de la responsabilité l'idée de profit, il faut avouer qu'il est bien difficile d'établir lequel, du fermier ou de l'entrepreneur de battage, réalise les bénéfices les plus importants par l'emploi de la machine ; si nous évaluons la diminution de la main-d'œuvre, la rapidité avec laquelle la récolte sera engrangée, grâce à l'emploi de ce moyen nouveau, nous arriverons souvent à cette constatation que la plus grande part du profit sera pour le cultivateur, et, par application de la maxime : *ubi emolumentum, ibi onus*, nous devons lui imposer les risques. « Ainsi, des deux bases sur lesquelles on prétend établir la responsabilité sans se préoccuper de la faute, l'une est fautive et insuffisante, l'autre est dangereuse comme une arme

à deux tranchants » (1).

Il est évident que c'est dans la loi du 9 avril 1898 que la théorie du risque puise son argument le plus solide ; le vote de cette loi n'a-t-il pas été la consécration législative du risque professionnel ? Il importe donc d'examiner quel a été l'esprit qui a présidé au vote de la loi. M. Mirman, dans un rapport sur une proposition ayant pour objet d'étendre et d'adapter les principes essentiels de la loi du 9 avril 1898 à la réparation pécuniaire des accidents dont les soldats sont victimes par le fait et à l'occasion du service militaire, donne un excellent résumé du principe de cette loi. Le législateur a tenu aux patrons et aux ouvriers intéressés le langage suivant : « Sur cent accidents, quinze en moyenne se produisent dans de telles conditions que la faute personnelle du patron ou d'un de ses préposés peut être établie comme cause unique de l'accident ; dans ces quinze cas, le patron doit à la victime ou à ses ayants droit réparation intégrale du préjudice causé ; quinze autres sont dus à la faute personnelle, unique et certaine, de la victime elle-même, qui, dès lors, est privée de tout droit ; pour les soixante-dix autres cas, ou bien il est impossible d'établir la preuve, ou bien les fautes sont partagées, la responsabilité est incertaine, la réparation du préjudice incertaine aussi, et, en tous cas, partielle. Il est donc de votre intérêt, aux uns et aux

(1) M. Planiol, Note au Dalloz 1907, 2. 17.

autres, patrons et ouvriers, de substituer à ce régime si précaire un forfait précis ; tout accident, quelle qu'en soit la cause — pourvu, bien entendu, qu'elle ne soit pas intentionnelle, pourvu qu'elle ne soit pas due à une faute inexcusable, pourvu enfin qu'il soit survenu par le fait ou l'occasion du travail — tout accident donnera droit pour la victime ou ses ayants droit à une réparation pécuniaire ; mais, en revanche, cette réparation ne sera jamais intégrale ; elle sera partielle, elle sera déterminée selon des règles fixées à l'avance et non égale mais proportionnelle au préjudice causé. Vous, patrons, vous saurez désormais à quoi vous en tenir, vous pourrez évaluer votre risque assez exactement pour pouvoir, si vous le voulez, vous couvrir complètement par une assurance. Vous ouvriers, vous aurez un droit bien défini, vous ne serez plus exposés à vous engager dans des procès inutiles, longs et coûteux ; . . ce fut la loi de 1898, nul aujourd'hui ne songe à contester l'excellence de cette transaction sociale, son domaine, limité d'abord à certaines catégories professionnelles, s'étend et s'étendra fatalement chaque jour... La loi de 1898 n'est autre chose que la forme modèle scientifique de l'article 1382, lorsque les parties en cause doivent être de façon permanente en contact, comme tout patron et son personnel et aussi comme l'Etat et les citoyens qu'il soumet à la prestation militaire » (1).

(1) *Documents parlementaires*. Chambre 1905. Annexe 2305. P. 286.

Nous trouvons les mêmes idées exposées au Sénat par M. Chovet, dans son rapport sur certaines modifications apportées par la Chambre des députés à la loi du 9 avril 1898 (1) ; après avoir rappelé les principes généraux du Code civil et la réforme apportée par le vote de la loi sur les accidents du travail, l'honorable sénateur s'exprime ainsi :

« Pour justifier cette réforme, que disait-on ? On disait notamment que si l'on s'expliquait parfaitement les prescriptions édictées par les articles 1315, 1382 et 1383 du Code civil, lorsqu'on se trouvait en présence de personnes étrangères les unes aux autres, n'ayant entre elles ni relations, ni rapports contractuels ; il ne pouvait en être de même lorsqu'on se trouve en face de patrons, d'une part, d'ouvriers et d'employés, d'autre part, qui eux ne sont point des personnes étrangères les unes aux autres, mais ont, au contraire, des relations et des rapports contractuels de tous les jours, de toutes les heures et de tous les instants ».

Et plus bas, il ajoutait : « Il a surtout semblé à votre Commission qu'il ne lui était pas permis d'oublier que la loi de 1898, en dérogeant au droit commun, notamment en dispensant la victime de l'accident de l'obligation de faire la preuve de cet accident, preuve qui lui était imposée par le Code civil, avait voulu créer un contrat forfaitaire et bi-latéral, entre toutes les par-

(1) *Journal officiel*. Sénat 1904. P. 541.

ties intéressées, c'est-à-dire un contrat créant des obligations réciproques pour chacune d'elles.... Donc la loi était transactionnelle et forfaitaire, elle ne pouvait pas être autre chose ».

Ce qui nous paraît résulter de ces citations, c'est que le point de départ de la loi de 1898 a été celui-ci : plusieurs personnes travaillant à une œuvre commune sont solidaires entre elles des risques de l'entreprise à laquelle elles collaborent, c'est pourquoi les patrons seront responsables de tous les accidents survenus à leurs ouvriers, à moins de dol de la part de ceux-ci, avec cette compensation que l'indemnité n'égalera jamais la totalité du préjudice causé et sera limitée par avance à une part du salaire. Pour que la loi s'applique, il faut qu'un contrat soit intervenu entre le patron et celui qu'il emploie et que ce contrat soit valable. C'est ce qu'a décidé la Cour de cassation jugeant qu'un ouvrier qui s'est fait embaucher à l'aide de faux papiers le faisant passer pour plus âgé qu'il n'est en réalité, n'a droit à aucune indemnité s'il lui survient un accident au cours du travail. S'il s'agissait purement de risques professionnels, le patron aurait dû être déclaré responsable (1). D'un autre jugement, il résulte que c'est bien le contrat de travail qui crée le droit à l'indemnité ; un ouvrier s'était cassé la jambe en faisant une course pour son patron la Cour a décidé que ce dernier était

(1) 2 décembre 1901.

responsable de l'accident (1), on ne peut dire que cette responsabilité lui a été imposée, parce qu'il avait créé un risque, l'ouvrier était tombé dans la rue, ayant glissé sur le verglas. On pourrait citer d'autres décisions qui mènent à la même conclusion, notamment l'arrêt de la Cour de Paris, rendant un patron responsable de la blessure occasionnée à un de ses ouvriers par la balle d'un revolver maladroitement manié par un camarade de la victime (2). D'ailleurs l'application du régime de la loi sur les accidents du travail aux entreprises commerciales, instituée par la loi du 12 avril 1906, semble bien indiquer que c'est l'idée d'une responsabilité contractuelle légale qui a été le point de départ de la loi du 9 avril 1898, on ne peut dire que des commerçants aient créé un risque en exerçant des professions les moins dangereuses qui soient. En conséquence, il nous paraît juste de dire que la théorie du risque intégral n'est pas encore entrée dans le domaine législatif.

(1) Cassation, 17 juillet 1907.

(2) Paris, 14 novembre 1902.

CHAPITRE IV

LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES AUTOMOBILES

La question de la responsabilité civile des accidents causés par les automobiles se pose actuellement dans tous les pays. En Allemagne, en Autriche, en Belgique, en Suisse, des projets de loi sont à l'étude qui aboutiront bientôt. On peut dire que l'Angleterre a déjà solutionné le problème, sinon d'une façon directe, du moins par l'interprétation donnée à la jurisprudence au motor-act voté en 1903 et réglementant la question de la circulation des automobiles. Quoique la question se pose en France avec plus d'acuité encore que dans les autres pays d'Europe, étant donné le grand nombre d'automobiles qui y circulent (40.000 voitures en 1909, évaluation fournie par M. Simonet, député, (1) le législateur ne semble pas y prêter l'attention qu'elle comporte. A part des décrets réglementaires et quelques mesures de police, on ne trouve dans nos lois aucune dispositions spéciales sur la matière, qui est laissée sous l'em-

(1) *Le Journal* du 2 avril 1909,

pire du droit commun. Or, ici le droit commun est insuffisant; nous allons essayer de le montrer, puis nous étudierons l'intéressant projet de loi présenté par la Société d'Etudes législatives et ceux qui sont à l'étude les pays étrangers.

Actuellement, la circulation des automobiles est réglementée particulièrement par le décret du 10 mars 1899, modifié par celui du 11 novembre 1901; on leur applique aussi les dispositions de la loi du 30 mai 1851 sur la police de roulage et le décret du 10 août 1851. Il nous paraît intéressant d'en résumer rapidement les dispositions principales, étant donné l'importance qu'y attache la jurisprudence pour établir la faute d'un conducteur dont la voiture a causé un accident.

Le décret de 1899 édicte les garanties de constructions que devra présenter un automobile au point de vue de la solidité de mécanisme, de la disposition des appareils de manœuvre, du double système de freinage, le tout étant constaté dans un procès-verbal dressé à cet effet; il énonce la nécessité pour le conducteur d'obtenir un certificat de capacité délivré par le Préfet, sur l'avis favorable du service des mines, réglemente la disposition des plaques d'identité, numéros d'ordre et des feux disposés à l'avant et à l'arrière; mais l'article le plus important, car c'est celui que l'on voit le plus souvent dans les dispositifs des jugements condamnant les automobilistes, est l'article 14 relatif à la vitesse. Il dispose, en effet, que le conducteur devra rester

constamment maître de sa vitesse, ralentira son allure ou même s'arrêtera complètement toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation ; de plus, il établit un maximum de vitesse ; 30 kilomètres en rase campagne, 20 kilomètres dans les agglomérations. Nous signalerons encore l'article 32 qui n'a été pour ainsi dire jamais appliqué, accordant au Préfet le droit de retirer le permis de conduire au chauffeur ayant encouru deux contraventions dans l'année.

L'insuffisance, maintes fois constatée, de cette réglementation, a déterminé le Gouvernement à déposer sur le bureau de la Chambre un projet de loi y apportant certaines modifications, notamment au point de vue du retrait du permis de conduire. L'article 1^{er} du projet porte, en effet, qu'en matière de circulation automobile et en cas de condamnation par application des articles 319 et 320 du Code pénal, l'interdiction de conduire un véhicule automobile pourra être prononcée pour une durée de deux mois à un an par le jugement ou l'arrêt. Si une nouvelle condamnation est encourue dans le délai de deux ans à partir du jour où la première est devenue définitive, l'interdiction de conduire sera prononcée pour une durée d'un an au moins et de trois ans au plus. L'article 2 énumère les agents qui seront chargés de dresser des contraventions ; en outre, des officiers de police judiciaire, ce seront notamment les ingénieurs des ponts-et-chaussées des mines, les agents-

voyers, les cantonniers-chefs, les gendarmes et les sergents de ville.

Une autre mesure de police qui mérite d'être signalée, quoiqu'elle ne s'applique pas seulement aux automobiles, mais à tous les véhicules, est la loi du 20 juillet 1908, qui a organisé la répression du délit de fuite.

Nous avons vu qu'en l'état actuel des choses le droit commun seul est applicable aux automobiles. Mais quel est le droit commun ?

L'unanimité de la jurisprudence nous répond que ce sont les articles 1382 et 1383 ; il en résulte que l'automobiliste ne sera responsable qu'autant qu'il a commis une faute, cette faute devant être prouvée par la victime de l'accident. Effectivement, on ne peut appliquer aux automobiles les articles 1385 et 1386 qui visent, ainsi que nous avons essayé de le démontrer précédemment, les cas nettement définis de responsabilité en ce qui concerne les animaux et les bâtiments, or, un automobile ne peut être assimilé à aucune de ces deux hypothèses. Reste l'article 1384-1°, il nous paraît hors de doute qu'il peut s'appliquer à certains dommages causés par les automobiles ; l'explosion d'un réservoir à essence, la chute d'une roue qui, s'étant détachée du moyeu, va blesser un passant, sont évidemment des dommages causés par le fait d'une chose ; en conséquence, celui qui a la garde de l'automobile dommageable subira la présomption de faute établie par cet article et verra sa responsabilité engagée, à moins qu'il

n'établisse le cas fortuit, la force majeure ou la faute de la victime. Mais lorsque l'accident peut être imputé à une faute du conducteur, à sa négligence ou à son imprudence, on ne peut plus dire que le dommage est causé par le fait de la chose, mais bien par le fait de celui qui la dirige, l'article 1384-1° est alors hors d'application et le juge doit recourir aux principes des articles 1382 et 1383 qui prévoient la faute personnelle.

Nous croyons, en effet, avec M. Esmein (1) que l'article 1385 prévoit seulement le cas où l'animal a causé un dommage par son action propre et sa propre volonté, si l'on peut s'exprimer ainsi, lorsqu'il est livré à lui-même ou mal surveillé. L'article 1385 ne nous paraît pas applicable lorsque le propriétaire de l'animal ou celui qui s'en sert dirige cet animal, mais le dirige mal, comme un cavalier maladroit ou un cocher inhabile. Alors le propriétaire ou celui qui se sert de l'animal est responsable à raison de son propre fait, en vertu des articles 1382 et 1383. Les deux présomptions édictées par les articles 1384-1° et 1385 ayant le même caractère, l'une concernant les choses, l'autre les animaux, leurs cas d'application sont identiques. Un automobile dont les freins ont cassé dans une descente rapide, entraîné par son poids, renverse une charrette au bas de la côte, le propriétaire sera soumis à la présomption du paragraphe 1^{er} de l'article 1384 ; si, au contraire, le conduc-

(1) Note du Sirey 1889. 1. 497.

teur accroche cette même charrette par suite d'un coup de volant maladroit, le principe de l'indemnité devra être recherché dans l'article 1382. Cette distinction admise, il sera nécessaire, en cas d'accident causé par un automobile, de rechercher si le dommage a été produit par la machine sans l'intervention directe du conducteur, comme lorsque le moteur explose, lorsqu'une pièce se détache de la voiture ou s'il a été commis par un acte émanant du chauffeur, excès de vitesse, tournant trop brusque ; dans le premier cas, la charge de la preuve pèserait sur le défendeur, dans le second, ce serait au demandeur à l'établir.

Nous ne voyons pas que la jurisprudence ait cherché à tirer partie pour certains accidents d'automobiles de la présomption de faute qui pèse sur le gardien d'une chose inanimée. L'article 1384 a été appliqué par le Tribunal civil d'Avignon, mais à tort, croyons-nous, car dans l'espèce, c'est l'article 1382 qu'il eût fallu invoquer (1) ; le jugement, en effet, déclare, après avoir énoncé les termes de l'article 1384-1° : « qu'il est certain que X..., conduisant une machine qui lui appartenait, l'avait sous sa garde au moment de l'accident, qu'il la dirigeait comme il lui plaisait, que, partant, la présomption de faute doit peser sur lui ; qu'à ce moment, il est placé dans la situation d'une personne conduisant une voiture à traction animale, que le législateur a éta-

(1) Avignon, 5 décembre 1905.

bli une présomption de faute contre le conducteur. » Nous l'avons déjà dit, nous ne croyons pas que l'article 1385 s'applique au cas d'un animal attelé ou monté, et, qu'en conséquence, l'article 1384 puisse être opposé au conducteur d'automobile, lorsque l'accident résulte de son fait même. Mais il y a d'autres espèces où la présomption de faute édictée contre celui qui a la garde d'une chose inanimée eût trouvé facilement son application, nous en avons cité plus haut des exemples.

Si la jurisprudence n'est pas entrée dans cette voie, cela tient à ce qu'elle a cherché à remédier, d'autre façon, à l'injustice résultant de la nécessité pour l'accidenté d'établir la faute du défendeur. Etant donné les conditions spéciales dans lesquelles se produisent la plupart du temps les accidents d'automobiles, la rapidité avec laquelle ils surviennent et, en conséquence, la difficulté qu'éprouve la victime à établir directement la faute de l'automobiliste, les tribunaux se sont montrés, en général, assez disposés à faciliter la preuve que les articles 1382, 1383 imposent au demandeur. C'est, du reste, la tendance de la jurisprudence et on ne saurait l'en blâmer, toutes les fois qu'un dommage a été causé par une personne employant une chose d'un maniement délicat et dangereux. Ainsi, pour les accidents occasionnés par les armes à feu, nous pouvons citer un arrêt de la Cour de Paris qui, bien que posant en principe qu'une faute est nécessaire pour rendre le chasseur responsable et qu'il doit être justifié que le

projectile n'a atteint la victime que par suite d'une imprudence du tireur et non par le simple effet du hasard et d'un ricochet constituant un cas de force majeure, condamne pourtant le chasseur parce que le ricochet n'a pas été établi, sans réclamer d'autres preuves du demandeur en l'indemnité (1). Nous avons vu aussi qu'en matière d'accidents du travail, avant la loi du 9 avril 1898, les tribunaux admettaient facilement que la preuve de la faute du patron était fournie, étant donné l'infériorité dans laquelle se trouvait l'ouvrier pour établir cette preuve.

C'est ainsi que, s'appuyant sur ce fait que le conducteur d'automobile doit rester constamment maître de sa vitesse, le Tribunal civil de la Seine a jugé, à deux reprises différentes (2), que le dérapage d'un automobile ne constitue pas un cas de force majeure et que le conducteur est responsable dans ce cas des blessures occasionnées à un tiers. De même, toute inobservation des prescriptions réglementaires a une répercussion sur la responsabilité civile, quoique l'automobiliste ne puisse s'exonérer de cette responsabilité, en alléguant qu'il a pris toutes les précautions indiquées par les règlements (3). Nous relevons dans un jugement du

(1) Paris, 24 novembre 1896. S. 1898. 2. 7.

(2) Trib. correctionnel de la Seine, 16 février 1907; Trib. civil de la Seine, 1^{er} mars 1905.

(3) Trib. de comm. de la Seine, 28 février 1906. *Lois et Sports* 1906, p. 286.

Tribunal civil de la Seine le considérant suivant : « Il importe peu que l'événement dommageable n'ait pas eu pour cause immédiate et directe la contravention, il suffit que celle-ci ait été l'occasion ou la cause médiate du dommage ». En conséquence, si un conducteur d'automobile engage sa voiture sur une voie interdite aux véhicules de ce genre et cause un accident, il doit être considéré comme responsable indépendamment de tout fait particulier d'imprudence, d'inattention ou de négligence. Le Tribunal civil de Melun (1) et la Cour d'Angers (2) ont décidé que l'automobiliste était responsable de la chute d'un bicycliste, alors que celui-ci n'avait pas été atteint par la voiture, mais, ayant été resserré contre le trottoir, était tombé par suite de la peur qu'il'avait éprouvée et qui lui avait fait commettre une fausse manœuvre.

Il est aussi certain que les hésitations que peut montrer un piéton, en traversant une rue, ne suffisent pas à supprimer la responsabilité du conducteur de voiture (3), mais il y aura faute commune, ce qui réduira, dans une proportion notable, le montant de l'indemnité (4). Lorsqu'un automobiliste s'aperçoit qu'un cheval donne des signes de frayeur à son approche, son devoir est

(1) Melun, 26 mars 1897.

(2) Angers, 19 juillet 1899.

(3) Toulouse, 27 juin 1904 ; Grenoble, 18 novembre 1905.

(4) Amiens, 27 juillet 1905.

de ralentir et même de s'arrêter complètement, si cela devient nécessaire ; c'est là une mesure de prudence à laquelle il ne saurait se soustraire (1) ; mais si le cheval ne s'effraie qu'au moment même du croisement, le conducteur d'automobile ne saurait être tenu de l'accident qui peut alors se produire : « Sous la responsabilité de leurs propriétaires, les chevaux doivent être entraînés à supporter, sans faire d'écart, tous les bruits de la route, sans quoi les chemins de fer eux-mêmes, lorsqu'ils longent avec fracas les voies publiques, seraient entravés en leur circulation » (2).

Quoi qu'il en soit de cette jurisprudence, qui cherche, dans la mesure du possible, à sauvegarder les intérêts des victimes des accidents d'automobile, il n'en apparaît pas moins qu'une législation spéciale est nécessaire pour donner une solution équitable au problème posé par le développement de la traction mécanique et les nombreux dommages causés par ces nouveaux moyens de locomotion. De cela on peut donner plusieurs raisons : d'abord la difficulté qu'il y a à établir la faute de l'automobiliste, alors que nombre d'accidents, se produisant en rase campagne, n'ont pas de témoins qui puissent constater les circonstances

(1) Trib. civ. de la Seine, 16 février 1898 ; Cour de Montpellier, 9 février 1899 ; Cour d'Orléans, 28 novembre 1899 ; Cour de Rouen, 19 avril 1905.

(2) Le Tribunal civil de la Seine, 7 janvier 1907.

dans lesquelles ils se produisent ; puis l'incertitude des témoignages, lorsqu'on peut en rassembler, étant donnée l'extrême rapidité avec laquelle la catastrophe a lieu le plus souvent. Mais ce qui nous semble particulièrement probant, c'est le nombre toujours croissant des accidents causés et surtout l'impunité dont jouissent la plupart de ceux qui se dérobent par la fuite aux conséquences des malheurs qu'ils ont occasionnés.

D'une statistique publiée par le Gouvernement allemand, (1) il ressort qu'en six mois le nombre des accidents survenus dans l'Empire a été de deux mille deux cent quatre-vingt-dix ; nous relevons les chiffres de 51 tués, de 1519 blessés, près de 400.000 francs de dégâts matériels ; mais, ce qui est le plus impressionnant, c'est la constatation qu'un cinquième des conducteurs cherchent à prendre la fuite ; 81 ont été arrêtés sur place, 381 ont fui et sur ce nombre la plupart, 283, sont restés introuvables. Il s'agit ici d'un pays où la police dispose de moyens puissants et est particulièrement bien organisée. En France, il n'existe pas de statistique générale, mais, d'après les renseignements fournis par la Préfecture de police, le nombre des accidents, à Paris, qui en 1902 était de 1.860, s'est élevé en 1906 à 4.725. Il faut remarquer que l'augmentation des automobiles n'a pas été proportionnellement égale à la progression des accidents (3.510 voitures en 1902 et 7.886 en 1906 (2). Quant

(1) *Bulletin de la Société d'Études législatives*, p. 433 et suiv.

(2) *Ibidem*, p. 277.

au nombre des fuyards, il est évalué à 25 %, (1) combien en retrouve-t-on ? On ne peut le savoir d'une façon exacte, mais il est certain que c'est une infime minorité.

Il importe donc de remédier à cette situation fâcheuse, d'abord en n'obligeant pas celui qui a subi le dommage à prouver la faute du conducteur d'automobile, puisque cette preuve est souvent, en nature des circonstances, impossible à fournir ; ensuite en assurant le dédommagement de tous ceux qui sont victimes d'accidents anonymes ou qui se trouvent en face de débiteurs insolvables.

On sait que l'idée d'une législation spéciale à l'automobilisme a occasionné chez certains défenseurs de cette industrie une véritable levée de boucliers. Pour légitimer cette idée, nous ne croyons pas pouvoir mieux faire que de reproduire les si justes observations suivantes d'Exner : « C'est une vérité qui court les rues que l'efficacité pratique de nos droits dépend de la preuve des faits qui lui servent de base. Si je suis hors d'état de prouver ces faits, c'est en vain que j'aurai les plus beaux droits du monde. Je resterai livré à la bonne volonté de mon débiteur, c'est-à-dire que je n'aurai aucun droit utile. Le droit devient de plus en plus problématique, à mesure que la preuve en est plus difficile. D'autres difficultés sont aussi considérables

(1) M. Colin, *Revue politique et parlementaire*.

que celles que l'on rencontre dans la preuve des faits à prouver. Une telle situation se présente tous les jours, quand un préjudice est causé par un auteur inconnu ou introuvable. Si l'auteur est connu ou trouvé, l'embarras peut venir de ce que nous ne connaissons pas, en leur ordre, la série des faits décisifs. Si nous les connaissions, nous pourrions les prouver. Ce ne sont pas les moyens de preuve qui nous manquent, mais les moyens de savoir ce qui est à prouver. » (1)

Le savant professeur autrichien appliquait ces observations à la responsabilité qu'encourt le transporteur. Ne sont-elles pas aussi exactes pour la responsabilité de l'automobiliste, puisque nous avons aussi constaté en cette matière que trop souvent « le préjudice est causé par un individu inconnu ou introuvable », ou bien que « nous ne connaissons pas dans leur ordre la série des faits décisifs. » Effectivement, si je suis renversé, pendant que je traverse une rue, par un automobile, sans que je puisse me rendre compte de la raison pour laquelle l'accident est survenu, je pourrai voir le conducteur, actionné en paiement d'une indemnité, m'opposer que la rencontre a été occasionnée par l'effroi d'un cheval qui, faisant un brusque écart au moment du passage de l'automobile, a obligé le chauffeur à un changement de direction imprévu, par suite duquel sa voiture m'a

(1) *Théorie de la responsabilité dans le contrat de transport*, traduction Seligman.

heurté ; ces raisons étant reconnues exactes, le Tribunal le renverra indemne. Il n'en aurait pas été de même si j'avais pu savoir que l'allure de l'automobile était excessive, que le cheval donnait depuis longtemps des signes de frayeur, qu'en conséquence le chauffeur eut dû ralentir ou même s'arrêter ; connaissant ces faits j'aurais cherché à les prouver et pu modifier l'opinion du Tribunal.

Il est évident que l'application des principes de l'article 1382 aboutit dans d'autres cas qu'en matière d'accidents d'automobiles à une solution injuste, et nous voyons opposer cet argument : « On va nous proposer sans doute l'abrogation de l'article 1382 ? En aucune manière. On n'y touchera point et ce texte issu des conceptions barbares primitives, continuera de régir la masse des innombrables dommages qui, dans les 36.000 communes de France, assaillent chaque jour les 39 millions de Français. On ne mettra hors la loi commune que les accidents d'automobiles, impressionnants sans doute, mais qui ne sont qu'une goutte d'eau dans cet Océan. (1) » Non, nous ne réclamons pas l'abrogation de l'article 1382 qui est fondé sur l'idée équitable qu'on n'est responsable que si l'on a commis une faute et qui ne contient que la part d'injustice qu'on ne peut éviter en aucun texte de loi ; mais étant donné un cas spécial ou son application aboutit toujours à une inégalité entre

(1) Dupuich, *Revue politique et parlementaire*, février 1908.

les deux parties, favorise l'auteur du préjudice au détriment de celui qui le subit, nous pensons qu'il est du devoir du législateur d'intervenir ici et de modifier le droit commun dans la mesure nécessaire.

Une proposition de loi a été présentée à la Chambre des Députés le 5 décembre 1906 par MM. Bernard et Dauthie ; elle comporte une addition à l'article 1386 du Code civil qui serait désormais rédigé ainsi qu'il suit :

« Article 1386. — Le propriétaire d'un bâtiment est responsable du dommage causé par sa ruine lorsqu'elle est arrivée par une suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction.

Le propriétaire d'un automobile est, dans tous les cas et indépendamment de sa faute personnelle, responsable du dommage causé par le véhicule. La responsabilité ci-dessus a lieu à moins qu'il ne prouve directement une faute lourde de la victime. »

Il résulte de cet alinéa que l'automobiliste serait de plein droit responsable, sans qu'on ait à établir sa faute et sans que lui-même puisse s'exonérer en prouvant le cas fortuit ou la force majeure ; au cas seulement où il pourrait établir la faute de la victime, il verrait tomber la présomption qui pèse sur lui. Différentes objections ont été présentées contre cette addition ; d'abord, et cela nous paraît certain, elle n'est pas à sa place dans l'article 1386, étant en quelque sorte contraire au texte précédent. Que dit en effet celui-ci ? Il édicte une pré-

somption de faute contre le propriétaire du bâtiment lorsque la preuve est faite par le demandeur que l'accident dont il se plaint est survenu par défaut d'entretien ou vice de construction. Dans ces deux cas seulement, le propriétaire sera responsable de plein droit, sans pouvoir établir la preuve contraire; mais en dehors de ces deux cas, c'est le droit commun qui s'applique. Un dommage survenu par suite de force majeure ou de la faute de la victime n'engage nullement la responsabilité du propriétaire de l'immeuble. Or, la proposition de loi de MM. Besnard et Dauthie ne vise pas simplement les cas de vice de construction et de défaut d'entretien; pour tous les accidents, quelle qu'en soit la cause, force majeure, cas fortuit, la responsabilité de l'automobiliste est engagée; de plus, l'obligation imposée au défendeur de prouver une faute lourde à la charge de la victime, pour pouvoir s'élever contre la présomption de faute, nous semble excessive: « La faute lourde! En toute matière, même au cas de l'article 1385 pour l'accident causé par un animal, même au cas de l'article 1386 pour l'accident causé par la ruine d'un bâtiment, l'unanimité des auteurs et des arrêts admet l'auteur de l'accident à invoquer pour sa décharge toute faute de la victime. Bien entendu, on pèsera l'étendue de cette faute qui, suivant ce qu'elle aura été, pourra n'atténuer que peu ou point la responsabilité de l'auteur de l'accident. Quand il s'agit d'automobiles, rien de tel, si l'on suit MM. Besnard et Dau-

thie. La victime échappera aux conséquences de sa propre faute, à moins seulement qu'elle n'ait commis une faute lourde. Or, on ne sait ce qu'il faut entendre par ces mots que définit le vieux Brocart classique : *Culpa lata dolo æquiparatur*. La faute lourde, c'est celle qui est à ce point impardonnable qu'elle équivaut à un dol, à un acte volontaire. Pour que la victime de l'accident puisse être inculpée de faute lourde, il faudra, pour ainsi dire, qu'elle ait fait exprès de se faire renverser » (1).

En dehors de ces justes remarques que l'on peut objecter à la proposition que nous examinons, elle présente d'un autre côté une grave insuffisance, c'est de ne pas chercher à remédier aux conséquences déplorables qui résultent des accidents anonymes; on peut dire que c'est sur ce point là surtout que doit porter l'effort de ceux qui cherchent à établir un statut raisonnable de l'automobilisme. La jurisprudence peut, dans une certaine mesure, arriver à pallier la difficulté que peut éprouver l'accidenté à démontrer la faute du conducteur de l'automobile. On a constaté, en effet, que les tribunaux accueillent les demandes d'indemnité dans la mesure de 80 0/0 (2), mais il sont complètement désarmés devant les accidents causés par les fuyards. L'application sévère des articles 319 et 320 du Code

(1) Dupuis, *Le Droit*, décembre 1907.

(2) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, p. 144.

pénal qui édictent des peines allant jusqu'à deux ans d'emprisonnement au cas d'homicide par imprudence et deux mois pour les simples blessures, la nouvelle loi Chastenet faisant de la fuite un délit, avec des pénalités importantes, qui seraient, selon les adversaires d'une loi spéciale concernant l'automobilisme, des mesures suffisantes pour effrayer les chauffeurs assez lâches pour s'enfuir après avoir occasionné un accident, nous paraissent ne devoir produire qu'un effet bien restreint. Pour pouvoir mettre l'automobiliste coupable en prison, encore faut-il le rattraper, et il est constaté que, dans la plupart des cas, il demeure introuvable; l'emploi de faux numéros, la vitesse que peuvent atteindre leurs voitures assurent aux mauvais chauffeurs une impunité à peu près certaine.

Ce sont ces considérations qui ont amené la Société d'Etudes législatives à établir une importante proposition de loi que nous allons maintenant examiner. Cette proposition a deux objets principaux : dispenser celui qui a subi un dommage du fait d'un automobile de fournir la preuve d'une faute à la charge du défendeur, établir un fonds de garantie qui assurerait le paiement des indemnités dues à ceux qui ont souffert d'un accident anonyme ou qui se trouvent en face d'un insolvable.

Pour atteindre le premier de ces buts, deux procédés étaient possibles : admettre le système de l'intervention de la preuve ou celui du risque de propriété. Dans le système du risque, dont le rapporteur de la loi, M. Am-

broise Colin, se déclarait partisan : « par le fait seul de l'accident, le propriétaire de l'automobile serait responsable *ipso facto* de toutes les suites de cet accident, sauf à lui réserver uniquement le droit de prouver la faute intentionnelle ou inexcusable de la victime (1) » Avec le système de l'interversion de la preuve, l'automobiliste est présumé responsable, mais il peut dégager sa responsabilité en établissant la force majeure ou la faute de la victime, il supporte donc, en définitive, en outre des accidents causés par sa faute, ceux dont la cause est inconnue.

Voici le texte qui, en définitive, a été adopté par la commission, c'est une transaction entre les deux moyens indiqués plus haut. « Tout accident ou dommage accidentel occasionné par le fait d'un véhicule automobile circulant sur la voie publique donne droit au profit de la victime ou de ses représentants à une indemnité du préjudice matériel ou moral à la charge du propriétaire du dit véhicule, sans qu'il soit besoin de démontrer qu'il ait commis une faute.

Le propriétaire du véhicule automobile peut se soustraire au paiement total ou partiel de l'indemnité, en prouvant que le dommage ou l'accident a été provoqué ou aggravé par une faute grave de la victime ».

Ce texte adopte le système du risque de propriété, en ce sens qu'il ne laisse pas à l'automobiliste la possibi-

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, p. 241.

lité de dégager sa responsabilité en établissant la force majeure ou le cas fortuit, mais il se rapproche du système de l'interversion de preuve, puisqu'il permet d'établir la faute grave de la victime, l'adoption complète de l'idée de risque ne permettant pas d'exonération, pour quelle cause que ce soit. Cette concession est due à la juste remarque présentée par M. Saleilles (1), que le système du risque était inséparable de l'idée de forfait, cela a été consacré par la loi de 1898. La victime ayant une situation privilégiée devra se contenter d'une indemnité incomplète; si elle exige la réparation entière du dommage, elle retombe dans le droit commun. Nous verrons que cette idée a été reprise en Belgique dans la proposition de loi présentée par M. le sénateur Braun, le 9 avril 1908.

L'article 2 prévoit le cas où ce sont des tiers qui sont auteurs responsables de l'accident, le propriétaire exercera son recours contre eux conformément aux règles du droit commun; si c'est un locataire qui occupe la voiture qu'il conduit lui-même ou fait conduire par un préposé, le propriétaire exercera son recours dans les conditions de l'article 1^{er}.

On peut dire que les articles 3 et 4 forment la partie la plus intéressante de la proposition de loi, ce sont eux, en effet, qui instituent un fonds de garantie destiné au paiement des indemnités, lorsque le propriétaire de

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, p. 241.

l'automobile sera inconnu ou insolvable. Ce fonds serait alimenté par les amendes prononcées dans certains cas contre les automobilistes, un droit fixe payable lors de la délivrance du récépissé de déclaration et des centimes additionnels à la taxe des automobiles dont le montant serait établi d'après le chiffre des indemnités payées l'année précédente. Ce fonds de garantie, dont l'idée a été émise pour la première fois par M. A. Colin en 1906, formerait : « une sorte d'association mutuelle de protection du public français contre les accidents d'automobiles, association dans laquelle les primes seraient versées par les automobilistes eux-mêmes et cela au moyen d'un système de cotisation personnelle qui ne serait pas très onéreux (1) ».

Ce système présente, on le voit, des analogies avec celui institué par la loi de 1898. On a présenté contre lui un certain nombre d'objections (2), particulièrement son immoralité, la crainte de voir surgir un grand nombre d'accidents fictifs, la surcharge imposée aux amateurs de ce mode de locomotion qui risquerait de tuer une industrie florissante. En ce qui concerne l'immoralité, elle est la même que celle de toute assurance, et d'ailleurs, ce qui est particulièrement immoral, c'est de voir qu'un si grand nombre de personnes subissent des dom-

(1) M. Thaller, *Bulletin* p., 392.

(2) M. Defert, *Ibidem*, p. 379 et 419.

mages du fait de l'automobilisme, sans parvenir jamais à se faire indemniser; la question des accidents fictifs nous semble facile à résoudre au moyen d'un contrôle sévère exercé par l'institution chargée de gérer le fonds de garantie, les paiements ne seront faits qu'après examen d'un dossier établi aussi sérieusement que possible; quant à la surcharge, si elle existait, ce serait le meilleur argument en faveur du fonds de garantie, car ce serait la preuve bien établie que le montant des dégâts causés par les fuyards est considérable et que, par conséquent, la situation réclame un remède.

L'article 6 du projet oblige le conducteur qui a occasionné un accident à en faire déclaration, soit à la mairie de la commune où l'accident s'est produit, soit à celle du lieu de remise de sa voiture.

Enfin, nous signalerons que l'article 8 réclame l'application des articles 319 et 320 du Code pénal au conducteur qui s'est enfui ou a tenté de s'enfuir, après avoir occasionné un accident et que l'extension de la loi sur les accidents du travail aux serviteurs préposés à la conduite, la garde ou l'entretien des automobiles est demandée par l'article 9.

Des deux idées principales qui animent le projet de loi de la Société d'Etudes législatives, l'une est admise dans toutes les propositions étrangères qui se sont occupées des accidents causés par les automobiles : à savoir que la preuve ne doit plus être mise à la charge de la

victime, certaines propositions adoptant le système du risque de propriété ; d'autres, la présomption de faute. L'idée du fonds de garantie est plus discutée ; nous allons cependant la retrouver dans un des deux projets à l'étude en Belgique ; elle a été reprise en France, sous une forme différente, par M. Messimy, député, qui a proposé à ce sujet un amendement au budget de 1908. Il établissait, dans chaque département, une caisse de secours alimentée par la perception d'un droit fixe de 8 francs par cheval-vapeur, avec réduction de moitié pour les voitures ne pouvant dépasser la vitesse de 30 kilomètres à l'heure et celles employées au service du commerce ou de l'industrie. Cette caisse devait être administrée par le Préfet, sous le contrôle de la commission départementale.

La première proposition de loi, déposée au Sénat de Belgique par MM. Magnette, Prosper Hanrez, Flechet et Keesen, établissait dans son article 1^{er} une présomption de faute contre le conducteur ayant occasionné un accident, en lui réservant la faculté de prouver la force majeure ou la faute de la victime. L'article 2 instituait une pénalité sévère, les indemnités, dues du chef d'accident, prévues à l'article 1^{er}, étant portées au double. Cette peine privée offrait, écrivait dans son exposé des motifs M. Magnette, de grandes analogies avec des dispositions semblables que l'on rencontrait en droit romain : *l'actio depositi*, *l'actio de effusis et dejectis* qui étaient au double, *l'actio quod motus causa*, *l'actio bonorum vi*

raptorum qui étaient au quadruple. L'article 3 prévoyait l'interdiction de conduire avec des pénalités importantes. Enfin, nous trouvons à l'article 4 la création d'une caisse commune d'assurance destinée à réparer les dommages des accidents anonymes et alimentée par une cotisation fixe perçue sur tous les propriétaires ou détenteurs d'automobiles et de la moitié du double dommage alloué en vertu de l'article 2.

La nouvelle proposition de loi, présentée par M. le sénateur Braun le 9 avril 1908, crée aussi une présomption de faute contre le propriétaire et le conducteur d'un automobile, qui sont tenus solidairement de réparer le préjudice qui a été causé (art. 12). Ils seront exonérés de toute responsabilité, en prouvant que l'accident est arrivé par force majeure ; n'est pas considéré comme force majeure le bris d'une pièce du véhicule ni tout autre cas fortuit inhérent à l'emploi d'un véhicule à moteur mécanique (art. 13). La faute de la victime sera aussi une cause d'exonération totale ou partielle (art. 14). Nous trouvons appliquée dans l'article 16 l'idée d'une responsabilité forfaitaire ; en effet, l'indemnité due en vertu de l'article 12 ne peut dépasser 30.000 francs, même s'il y a plusieurs victimes ; si la victime réclame une indemnité plus forte, elle devra le faire suivant les règles du droit commun (art. 17). Ce sera aussi le droit commun qui régira les cas de collision entre deux automobiles ou les accidents

ayant causé préjudice à des personnes occupant l'automobile (art. 18).

Nous ne trouvons plus trace de la caisse commune d'assurance qui était prévue par la proposition précédente. Cela tient à la situation particulière du royaume de Belgique, petit pays traversé incessamment par les automobilistes étrangers qui, n'étant pas assujettis aux contributions exigées des nationaux, auraient fait payer par ceux-ci les accidents qu'ils occasionnent. Mais pour assurer dans la mesure du possible le paiement des indemnités, le projet de loi établit l'assurance obligatoire à concurrence d'au moins 30.000 francs ; en cas de condamnation pénale de l'assuré du chef d'un accident causé à une personne, l'assureur conservera toujours son recours contre lui, nonobstant toute clause contraire. (Articles 21, 22, 23).

En Suisse, deux systèmes ont été proposés : l'un, dit de la responsabilité aggravée, présentée par M. Meili, et l'autre, par M. F. Martin ; ce dernier préconisait l'intervention de la preuve, en admettant que l'automobiliste devait être tenu pour responsable de l'accident à moins qu'il ne prouve « qu'il a conduit son automobile avec tout le soin nécessaire et qu'il a pris toutes les précautions commandées par les circonstances et les règlements pour éviter un accident ».

L'article 2 du projet de M. Meili dispose, au contraire, que « quiconque détient un automobile est obligé de réparer le dommage qui en résulte pour les personnes

et pour les choses, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par une force majeure, ou par la faute grossière de tiers, ou par la faute grossière de la personne tuée, blessée ou victime d'un dommage d'une autre nature ». Ce qui distingue les deux propositions, c'est la solution adoptée lorsque l'accident survient par cas fortuit (qui se distingue de la force majeure dans les pays de droit allemand); d'après M. F. Martin, ce doit être une cause d'exonération pour l'automobiliste; le professeur Meili ne l'admet pas. Ce sont ses idées qui ont été adoptées dans le projet présenté par le Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale.

La commission du Reichstag a rédigé en Allemagne un projet qui impose à l'entrepreneur l'obligation de réparer tous les dommages causés par suite de l'emploi d'un automobile, cette obligation n'étant exclue qu'au cas de force majeure ou de propre faute de la victime. Il est intéressant de signaler que le projet primitif du gouvernement créait une association obligatoire entre tous les automobilistes, cette association devant se substituer à l'auteur du dommage vis-à-vis de celui qui l'avait subi; cette disposition a été retirée en 1906 par le gouvernement.

Le texte voté le 26 janvier 1907 par la Chambre des députés d'Autriche crée une responsabilité indivise contre le conducteur et le propriétaire de l'automobile à laquelle ils ne peuvent se soustraire que s'ils prouvent que l'accident est survenu par suite de force majeure,

de la faute d'un tiers ou de la victime elle-même ; on ne peut invoquer la force majeure dans l'hypothèse où l'accident est dû à l'état de l'automobile ou à son mauvais fonctionnement. L'article 12 du projet autrichien traite de l'assurance, il peut être décidé par voie réglementaire « que l'assuré aura à supporter une portion déterminée du dommage ou tout au moins les dommages qui ne s'élèvent pas au-dessus d'un certain taux sans recours possible contre l'assureur. »

Enfin, en Angleterre, la jurisprudence, s'appuyant sur le texte suivant, extrait du motor-act de 1903 : « Un motoriste est fondé à prévoir qu'il peut rencontrer des personnes à tout point de la voie publique. Il doit, par conséquent, tenir un œil attentif sur ces personnes et exercer toujours un tel contrôle sur sa machine qu'il soit toujours capable d'éviter de causer un préjudice à qui que ce soit, en restant toujours le maître de ralentir et même d'arrêter lorsque cela est nécessaire », en tire cette conclusion que, du moment qu'un accident survient, l'automobiliste n'a pas respecté son obligation et qu'il doit être condamné ; par le seul fait qu'il y a dommage, il y a faute (1).

On voit, par ce rapide exposé du mouvement d'idées qui se produit à l'étranger, que nous avons raison de dire, au commencement de ce chapitre, que la question

(1) M. A. Colin, *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, p. 400 et 415.

réclamait une prompt solution. En France, l'opinion publique la réclame ; lors du référendum organisé par les soins de la Société protectrice contre les excès de l'automobilisme, 40 conseils généraux ont émis des vœux réclamant l'adoption de règles nouvelles en ce qui concerne la responsabilité des automobilistes (1). Mais il est nécessaire que, comme le demandait le conseil général du Nord, on tienne compte « dans les mesures à prescrire, de l'ensemble des intérêts respectables dont aucun ne doit être sacrifié (2) ».

Pour nous, fidèles à l'idée que c'est la faute qui doit former la base de toute responsabilité, nous repoussons le système du risque de propriété et nous croyons qu'il faut intervertir la preuve, en créant une présomption de faute contre le conducteur d'automobile, qui pourra s'exonérer de sa responsabilité en prouvant la faute de la victime ou le cas fortuit et la force majeure. Cette présomption aurait ainsi le même caractère que celle qui est établie par l'article 1384-1^o et qui, à notre avis, pourrait déjà, en l'état actuel de la législation, s'appliquer aux dommages causés par le fait de la machine elle-même. On établirait une disposition d'ensemble régissant tous les accidents d'automobiles, sans que l'on ait à établir de distinction entre leurs origines. De plus, on pourrait décider que lorsque le conducteur se

(1) M. A. Colin, *Revue politique et parlementaire*, janvier 1908.

(2) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, p. 631.

sera exonéré de sa responsabilité en établissant que l'accident était dû à l'état de l'automobile ou à son mauvais fonctionnement, la responsabilité du propriétaire de la voiture sera engagée ; il s'agira, en effet, dans ce cas de vice de construction ou de défaut d'entretien, c'est à-dire, en définitive, de faute démontrée, et les raisons de rendre le propriétaire de l'automobile responsable, sont les mêmes que celles qui ont inspiré l'article 1386.

Reste la très importante question de la réparation due aux victimes d'accidents causés par un insolvable ou un inconnu. La création d'une caisse de secours départementale nous semble inacceptable ; le nombre des automobiles domiciliés dans chaque département diffère sensiblement, et, étant donné la puissance de rayonnement des voitures, qui ont autant de chance de causer un accident loin de leur point d'attache que dans le département de leur résidence, la caisse des départements pauvres serait rapidement épuisée, tandis que d'autres, comme celle du département de la Seine (qui compte presque le quart du nombre total des automobiles circulant en France) accumuleraient des capitaux inutiles. On peut craindre, de plus, la répartition se faisant par des autorités d'ordre politique, qu'elle soit par trop arbitraire : tel, bien vu de l'administration, touchera plus pour une charrette endommagée que tel autre pour un membre brisé.

Ce n'est pas un secours, par définition toujours infé-

rieur au préjudice et parfois dérisoire, que doit recevoir à notre point de vue, la partie lésée, mais bien la réparation intégrale du dommage subi ; il ne s'agit pas d'une mesure gracieuse, mais de l'exercice d'un droit. C'est pourquoi nous nous rallions pleinement au système du fonds de garantie présenté à la Société d'Etudes législatives par M. A. Colin et qui a reçu l'approbation de très hautes autorités (1). Une modification nous paraît devoir y être apportée sur un point ; il ne serait pas juste que ce fonds payât les accidents causés par les automobilistes étrangers, sans que ceux-ci y apportassent leur contribution ; aussi pourrait-on décider que tout propriétaire de véhicule automobile entrant en France devra faire à la frontière une déclaration de séjour, et acquitter, avant de pénétrer sur notre sol, une somme fixe à établir, plus la partie des centimes additionnels correspondant au temps pendant lequel l'automobile devra séjourner en France. Ainsi tomberait une des objections que l'on a élevées pour combattre l'idée de cette institution destinée à protéger les intérêts les plus légitimes et à améliorer les rapports de tous ceux qui circulent sur les routes.

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, M. Berthélemy page 375 ; M. Thaller, page 392.

CONCLUSION

Au cours de cette étude, nous avons essayé de donner satisfaction à l'équité dans la mesure du possible, sans chercher en dehors du Code un principe nouveau. L'idée de faute nous a paru devoir rester la base de la responsabilité ; peut-être, dans un avenir plus ou moins éloigné, y substituera-t-on celle de risque, mais ce changement ne peut se faire par l'introduction brusque dans nos lois de ce nouveau principe ; s'il doit se substituer au principe traditionnel, ce ne peut être que peu à peu, par suite d'une lente évolution des idées sur ce point.

Le droit, en effet, ne se crée pas arbitrairement. Il est le résultat d'une longue suite de temps, mais on doit, à chaque époque, chercher à le vivifier, à lui faire rendre son maximum d'utilité. C'est pourquoi nous avons cru qu'il était possible de s'appuyer sur le § 1^{er} de l'article 1384 pour établir une présomption de faute régissant tous les dommages causés par le fait des choses inanimées. D'ailleurs, la jurisprudence française, qui a toujours su concilier les textes avec les nécessités de la pratique, nous semble avoir adopté cette doctrine d'une façon définitive.

TABLE

CHAPITRE PREMIER : LES ORIGINES.....	3
A. Le Droit romain.....	3
B. L'Ancien Droit	6
CHAPITRE II : SYSTÈME DU CODE CIVIL	10
1 ^o La responsabilité est basée sur la faute.....	14
2 ^o L'article 1384-1 ^o édicte une présomption de faute relativement au dommage causé par le fait des choses inanimées que l'on a sous sa garde	24
3 ^o Jurisprudence appliquant cette doctrine	36
CHAPITRE III : EXAMEN D'OPINIONS DIVERSES.....	48
1 ^o Système s'appuyant sur les articles 1382 et 1383 et évolution jurisprudentielle de l'idée de faute	48
2 ^o Système de l'article 1386 élargi	58
3 ^o Système de la responsabilité contractuelle	62
4 ^o Système du risque créé	82
CHAPITRE IV : LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES AUTOMO- BILES	93

Vu :

Le Président de la Thèse,

AMBROISE COLIN

Vu :

Le Doyen,

CH. LYON-CAEN

Vu ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Vice Recteur de l'Académie de Paris,

L. LIARD

